



INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA – GEA

MATTHEUS CARVALHO RIBEIRO

Instrumentalização do PDTU no Distrito Federal: Mobilidade Urbana por Bicicleta

Brasília – DF

2013.

MATTHEUS CARVALHO RIBEIRO

Instrumentalização do PDTU no Distrito Federal: Mobilidade Urbana por Bicicleta

Monografia apresentada ao Departamento de
Geografia - UnB como requisito para obtenção do
título de Bacharel em Geografia.

Professora Orientadora: Dra. Nelba Azevedo Penna.

Brasília – DF

2013

MATTHEUS CARVALHO RIBEIRO

Instrumentalização do PDTU no Distrito Federal: Mobilidade Urbana
por Bicicleta

Monografia apresentada ao Departamento de
Geografia como requisito para obtenção do título de
Bacharel em Geografia.

Professora Orientadora: Dra. Nelba Azevedo Penna.

Prof. Dr. Nelba Azevedo Penna

Professora-Orientadora

Titulação, Nome Completo.

Professor-Examinador

Titulação, Nome Completo.

Professor-Examinador

Brasília – DF

2013

Ribeiro, Mattheus Carvalho.

Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal: Instrumentalização do PDTU-DF e os projetos de mobilidade por bicicleta do GDF/ Mattheus Carvalho Ribeiro. – Brasília, 2013

148f.:il.

Monografia (bacharelado) – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, 2013.

Orientador: Prof. Dra. Nelba Azevedo Penna, Departamento de Geografia 1. Políticas públicas. 2.PDTU-DF. 3. Mobilidade urbana. I. Título.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço à minha mãe por todo o esforço e luta que teve na minha criação, e pela mulher forte e batalhadora que sempre foi independentemente dos obstáculos e dificuldades que a vida lhe proporcionou. Ela sempre os superou, se consagrando como um exemplo de superação para mim. E esse é um dos motivos pelos quais eu a amo especialmente.

Agradeço ao meu pai pelo apoio em diversos momentos da minha vida. Apesar da nossa distância física, o sentimento harmonioso entre nós sempre prevaleceu. E o amor que sinto por ele é maior que todas essas distâncias.

À minha irmã, talvez uma das principais responsáveis por estar em uma Universidade, e tendo o prazer de aprender coisas novas à cada dia. A sua inteligência e personalidade me incentivaram a entender melhor o mundo e o conhecimento presente nele.

Às minhas tias, que assim como a minha mãe, foram mulheres guerreiras, que caminharam em busca de seus sonhos e objetivos, sem nunca esmorecer.

À toda a minha família em Brasília, Teresina, Patos de Minas, e os demais familiares presentes em outras regiões no Brasil.

Agradeço à minha orientadora, pela compreensão e ajuda nos momentos complicados que fazem parte desse processo de aprendizagem contínuo e especial vivido na Universidade, juntamente com todos os (as) colegas de curso.

Obrigado à Universidade de Brasília, pelo acolhimento e pelos momentos agradáveis vivenciados nesse lugar, experiências fantásticas de vida que eu espero que voltem a se repetir inúmeras vezes na minha vida.

RESUMO

A ineficácia do Governo do Distrito Federal (GDF) na condução e gestão das políticas de transportes e mobilidade no Distrito Federal é evidente, e não restam dúvidas a respeito do(s) grupo(s) sociais privilegiados a partir desse modelo de condução das políticas de transporte.

Não mais claro do que isso, a evidente insatisfação da população em relação ao transporte público e (i) mobilidade presente nos deslocamentos urbanos de grandes contingentes populacionais, em movimentações pendulares das cidades satélites ao Plano Piloto, e as constantes manifestações legítimas de greve dos servidores dos transportes públicos, insatisfeitos com as condições de trabalho e infraestrutura no serviço.

Diante desta situação, faz-se necessária uma análise da condução dessas políticas de transporte e mobilidade urbana, desde os processos de gestão do planejamento das políticas, das diretrizes e objetivos construídos na estruturação das políticas, passando pelo planejamento dos programas e projetos destinados à mobilidade dos transportes, promovendo o alicerce de prerrogativas que priorizem os deslocamentos dos transportes públicos coletivos e dos transportes alternativos individuais na cidade.

E por fim, a execução e fiscalização dos programas e projetos de mobilidade, a partir dos processos licitatórios e das obras em andamento, verificando irregularidades que possam surgir devido à inobservância dos órgãos governamentais responsáveis.

Essa pesquisa pretende focar sua análise em um dos instrumentos de planejamento referente à questão dos transportes urbanos e mobilidade: o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU-DF), e sua aplicação nos projetos de mobilidade urbana por bicicleta em fase de implementação e execução.

Ainda pretende-se, com esta pesquisa, vislumbrar o contexto em que a participação popular se apresenta atualmente, e a possibilidade de novas alternativas de participação popular nesses espaços de planejamento e gestão das políticas públicas de transporte e mobilidade no Distrito Federal.

Palavras-Chave: Bicicleta. Mobilidade Urbana. Planejamento Urbano. Política. Participação Popular. Transportes.

“O processo científico está ligado a uma história e deve ser encarado, de um lado, nas suas relações com as ideologias, de outro, como prática ou como poder.”

Yves Lacoste

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Rede de Ciclovias existentes e projetadas no PEDALA-DF (2009)	25
Figura 2 – Malha Cicloviária do Plano Piloto de Brasília	37
Fotografia 1 – “Bicicletário” (Palácio do Buriti)	39
Fotografia 2 – Ciclovia Desconectada (Asa Sul)	40
Fotografia 3 – Falha na faixa de interseção (UnB)	40
Fotografia 4 – Presença de pedestres na ciclovia (UnB)	41
Fotografia 5 – Interseção calçada e ciclovia (UnB)	42
Fotografia 6 – Ciclovia próxima à árvore (Asa Norte)	42
Fotografia 7 – Calçada deteriorada (Asa Sul)	43
Fotografia 8 – Calçada “substituída” pela ciclovia (Asa Sul)	43
Fotografia 9 – Carros saindo do estacionamento irregular (Asa Norte)	44
Fotografia 10 – Falta de iluminação nas ciclovias (Asa Norte)	45
Fotografia 11 – Ciclovia em Arniqueiras (próximo ao Setor de Mansões Park Way)	52
Fotografia 12 – Estrada Parque Taguatinga (EPTG)	54
Fotografia 13 – Faixa Central da EPTG	55
Fotografia 14 – Inexistência de calçadas para pedestres (EPTG)	56

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT	Bus Rapid Transit
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DETRAN	Departamento de Trânsito
DF	Distrito Federal
DFTRANS	Transporte Urbano do Distrito Federal
EPCT	Estrada Parque Contorno
EPNB	Estrada Parque Núcleo Bandeirante
EPTG	Estrada Parque Taguatinga
GDF	Governo do Distrito Federal
MPL	Movimento Passe Livre
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil
ONG	Organização não governamental
PDOT	Plano Diretor de Ordenamento Territorial
PDTU	Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade
RA	Região Administrativa
Sedhab	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação
Sesc	Serviço Social do Comércio
UnB	Universidade de Brasília

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
1.1. Problema de pesquisa	14
1.2. Objetivos de pesquisa.....	15
1.3. Hipóteses de pesquisa.....	16
1.4. Justificativa.....	16
2. AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA.....	17
2.1. . O Plano Nacional de Mobilidade Urbana	17
2.2. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU).....	19
2.3. O Plano de Mobilidade por Bicicleta do DF	23
3. OS ESPAÇOS DE GESTÃO E IMPLEMENTAÇÃO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE POR BICICLETA NO DF.....	28
3.1. PEDALA-DF.....	28
3.2. Comitê para Implantação de Ciclovias na malha do Distrito Federal.....	31
3.3. Comitê Gestor da Política de Mobilidade por Bicicleta do DF.....	31
3.4. Fórum de Mobilidade por Bicicleta do DF	34
4. PROCEDIMENTOS DE PESQUISA.....	36
4.1. Caracterização do Objeto de Estudo	36
4.2. Participantes do estudo.....	37
4.3. Instrumentos e Pesquisa de Campo.....	39
5. ANÁLISE E RESULTADOS DA PESQUISA – OS ESPAÇOS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR E OS PROJETOS DE MOBILIDADE POR BICICLETA NO PLANO PILOTO E NA EPTG	42

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	70
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	75
8. BIBLIOGRAFIA.....	79
9. APÊNDICES	82

1. INTRODUÇÃO

Brasília, uma cidade rodoviária em sua essência, é confrontada cotidianamente pela sua própria condição estrutural. Uma cidade planejada para a circulação automotiva enfrenta problemas de estrangulamento de suas vias colossais pela crescente concentração de automóveis, promovendo congestionamentos de média e grandes magnitudes em sua malha viária.

Uma das alternativas propostas nas discussões dos grupos sociais e políticos visando uma solução para esse problema é a alternativa da mobilidade urbana sustentável e promoção de um equilíbrio na tríade sociedade-meio ambiente-economia, no que tange a construção de políticas de mobilidade urbana para os cidadãos da cidade.

Em contrapartida, o conceito de sustentabilidade e a sua contextualização na temática da mobilidade urbana nas cidades, é por essência, ideológico, e por isso, tem na sua composição ideológica importantes aspectos a serem analisados. Dentre eles, destaca-se neste trabalho a apresentação do conceito de mobilidade urbana sustentável no espaço urbano, mais especificamente na (des) apropriação do espaço público da rua e da calçada, e as inúmeras contradições que se expressam nesse processo.

Quanto mais se fala a respeito de mobilidade urbana, mais se tem a convicção de que o tema é bem mais complexo do que a proposição de planos executivos para construção de malhas viárias em todo o Distrito Federal e Entorno.

Com o intuito de contribuir na investigação do processo que envolve a política de mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal, essa pesquisa buscará compreender a forma como o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) é instrumentalizado no planejamento dos projetos de mobilidade por bicicleta no DF, em uma análise integralizada das participações populares e sua interferência nesse processo, focando o seu estudo em dois projetos de mobilidade por bicicleta: os projetos do Plano Piloto e da Estrada Parque Taguatinga (EPTG).

O trabalho é estruturado inicialmente a partir de uma delineação das políticas que norteiam a questão da mobilidade urbana, partindo do Plano de Mobilidade Nacional e os objetivos estabelecidos nesse plano, e a elaboração subsequente de planos diretores para boa

parte dos municípios brasileiros. O estudo analisa especificamente o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF).

Em seguida, são apresentados os espaços de gestão e implementação das políticas de mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal construídos pelo governo, e finalizando com o atual espaço de gestão dessas políticas: o Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal.

A partir da apresentação dos capítulos introdutórios, o trabalho inicia a estruturação da pesquisa desenvolvida com a elaboração das entrevistas e pesquisas documentais, e análise dos resultados obtidos na pesquisa de campo desenvolvida.

Por fim, concluindo o trabalho de pesquisa, são apresentadas algumas observações referentes ao estudo, e recomendações a respeito dos resultados obtidos na pesquisa.

1.1. Problema de Pesquisa

Às vésperas de mais um ciclo eleitoral nos Estados brasileiros, algumas políticas públicas serão tomadas como prioridade nas campanhas políticas dos futuros candidatos. Dentre elas, podemos destacar a saúde, a educação, e sem dúvida, o transporte e o tema emergente da mobilidade urbana nas grandes metrópoles do Brasil.

Dentre os pontos referentes à mobilidade urbana que serão destacados nos embates políticos, estará o sistema de tarifação do transporte público coletivo, a infraestrutura de transportes, a solução da “anomalia dos congestionamentos” nas malhas viárias, e em menor proporção, o debate acerca dos transportes não motorizados.

Os argumentos mais utilizados pelos políticos darão ênfase ao planejamento adequado às condições sociais, econômicas e culturais de cada região, priorizando a mobilidade sustentável, ou seja, um planejamento de mobilidade que se atenha ao desenvolvimento econômico e social da cidade e de suas estruturas funcionais.

No Distrito Federal não será diferente, e o voto será o instrumento de legitimação da representatividade do político perante a sociedade.

Porém, inicia-se a gestão política e os projetos de mobilidade tão almejados não saem do papel, e caso saiam, se tornam alvos do Ministério Público e do Tribunal de Contas, devido a erros de planejamento e execução dos mesmos.

Considerando os intensos questionamentos que sobressaem da população acerca do planejamento dos projetos de mobilidade urbana, o governo federal decreta a partir da lei nº12. 587 de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a necessidade de integração do Plano de Mobilidade Urbana ao Plano Diretor de Transportes de cada município.

O projeto de pesquisa busca verificar a observância do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) como instrumento de planejamento para os gestores dos projetos de mobilidade por bicicleta no DF, e identificar o nível de influência de grupos sociais que reivindicam o direito à cidade e à mobilidade na gestão e implementação dos projetos, por meio da análise da força dos espaços de participação desses grupos sociais e a visibilidade desses espaços para os gestores públicos no DF.

1.2. Objetivos de Pesquisa

O principal objetivo da pesquisa é analisar a instrumentalização do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) em consonância aos projetos de mobilidade urbana por bicicleta em fase de planejamento e execução no Distrito Federal.

A pesquisa será desenvolvida por meio dos seguintes objetivos específicos:

- Verificar a implementação dos instrumentos de planejamento do PDTU-DF referente aos modos de transporte não motorizados.
- Verificar a articulação entre sociedade civil e governo no planejamento e elaboração de projetos de mobilidade urbana por bicicleta.
- Analisar a participação popular na gestão e execução dos projetos de mobilidade por bicicleta.
- Analisar os projetos de mobilidade urbana por bicicleta no Plano Piloto e na EPTG, e as diferentes prioridades exercidas pelo governo na implementação dos projetos.

1.3. Hipóteses de Pesquisa

As hipóteses que nortearão a busca dos objetivos específicos são as seguintes:

- A desarticulação entre os setores governamentais na gestão e implementação do PDTU-DF pode provocar o irregular funcionamento do planejamento e, conseqüentemente, o comprometimento na execução dos projetos de mobilidade urbana por bicicleta no DF.
- A sociedade civil e o governo estão desarticulados na gestão e execução dos projetos entre as Regiões Administrativas (RAs) do Distrito Federal.
- Os movimentos sociais exercem papel determinante na promoção de espaços de participação popular, gerando notoriedade governamental nos espaços de gestão e implementação dos projetos de mobilidade por bicicleta.
- Os projetos de mobilidade por bicicleta no Plano Piloto e na EPTG apresentam prioridades distintas a partir da pressão no governo exercida por grupos da sociedade civil e movimentos sociais no Plano Piloto.

1.4. Justificativa

A importância de realização de pesquisas relacionadas à mobilidade urbana, e no caso deste trabalho, à mobilidade por bicicleta, é notória, ainda mais no que se tange a uma abordagem política do tema.

LACOSTE (1988) ressalta a importância da análise política dos fenômenos geográficos, como essência da própria análise geográfica, em que as configurações do espaço se transformam dinamicamente à medida que as relações em âmbito político se estabelecem.

Devido à característica historicamente recente do fenômeno da mobilidade urbana, mesmo considerando cidades de grande contingente populacional e elevados índices de desenvolvimento econômico, caracterizadas por processos de metropolização evidentes, muitos estudos geográficos não encontram ressonância em uma cadeia de pesquisas científicas anteriores sobre o tema.

Com isso, as pesquisas geográficas relacionadas às políticas de mobilidade urbana no DF e no Brasil se tornam estudos de grande valia para o tema, e o trabalho de pesquisa a ser apresentado pretende contribuir para o desenvolvimento do caminhar científico geográfico nessa temática.

2. AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA

2.1. A Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana

Por meio da instituição do Artigo 24 da Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), é criado o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, contemplando os princípios, diretrizes e objetivos propostos na lei.

Dentre os Princípios, Diretrizes e Objetivos de maior ênfase na Política Nacional de Mobilidade Urbana, estão:

- Princípios: acessibilidade universal; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.
- Diretrizes: prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; integração entre os modos e serviços de transporte urbano.
- Objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e a mobilidade; consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

De acordo com o capítulo 3, artigo 14 da referida lei, são estabelecidos alguns dos direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade:

- Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.
- Ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
- Padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é definido segundo a Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) como “o conjunto coordenado e organizado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante o deslocamento de pessoas e cargas no território do Município”.

O artigo 15 da lei referenda os instrumentos que devem assegurar a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sendo estes:

- Os órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços.
- Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas.
- Audiências e Consultas Públicas.
- Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e usuários e de prestação de contas públicas.

Os parágrafos 3 e 4 do inciso XI da lei (2012) indicam que o Plano de Mobilidade deve ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de três (3) anos da vigência da referida lei, sendo que os municípios que não elaborarem o Plano na data de promulgação terão o prazo máximo de três anos para elaborá-lo, senão, ficarão impedidos de receberem recursos orçamentários destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência da lei.

Em uma organização política que garanta direitos iguais a todos os cidadãos, onde não existam circunstâncias de favorecimento político e que todos tenham plena condição de

participação nos processos políticos que envolvam a cidade, a legislação cumpre um papel auxiliar na gestão das políticas públicas na cidade.

Porém, não é isso o que se vê no Brasil e muito menos no Distrito Federal, onde a legislação, que teria como funcionalidade o auxílio aos gestores e planejadores urbanos, se torna um mero adorno para efetivação de acordos econômicos com empresários. Estes se divertem na apropriação do espaço público aos seus interesses, como analisa MARICATO (2000):

“Não é por falta de Planos Urbanísticos que as cidades brasileiras apresentam problemas graves. Não é também, necessariamente, devido à má qualidade desses planos, mas porque seu crescimento se faz ao largo dos planos aprovados nas Câmaras Municipais, que seguem interesses tradicionais da política local e grupos específicos ligados ao governo de plantão [...] Como convém a um país onde as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias, o chamado Plano Diretor está desvinculado da gestão urbana. Discurso pleno de boas intenções, mas distante da prática. Conceitos reificados, reafirmados em seminários internacionais, ignoram a maioria da população.” (2000, p.124).

O Plano Nacional de Mobilidade Urbana se encontra em estágio embrionário, no que tange a sua aplicação e sua implementação pelos gestores públicos, principalmente em relação à elaboração dos planos diretores locais, e, como objeto de análise desta pesquisa, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) também se encontra neste conjunto de planos locais deficientes.

2.2. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)

A lei nº 4.566, de 04 de Maio de 2011, estabelece as normas para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF), em consonância com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT-DF), e com o Estatuto das Cidades.

O PDTU-DF, como instrumento de planejamento, tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno.

Dentre os principais objetivos estabelecidos no PDTU-DF, podemos citar:

- Melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe.

De acordo com a lei que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, entende-se como mobilidade urbana sustentável:

“o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e rural, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável”. (2011, p. 1).

Ainda de acordo com a lei, o conceito de acessibilidade responde a:

“humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, estabelecendo-se condições para que sejam utilizados com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida”. Lei que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (2011, p. 1).

- Reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais.
- Desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte.
- Reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo.

As principais diretrizes do plano em relação à política de mobilidade de ciclistas e pedestres no DF compreendem:

- Intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas.
- Implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres.

A gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal é de responsabilidade da Secretaria de Transportes, e dentre as principais competências da Secretaria, estão:

- Planejamento, coordenação, supervisão, execução e avaliação da política de transporte e mobilidade, e a regulamentação dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal.

- Estabelecimento de metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria de mobilidade da população.
- Manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar as ações implementadas, facilitar a participação, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão.

Ainda de acordo com a lei de regimento do PDTU-DF, a implementação do plano deve obedecer:

- Eleição das ações e intervenções a serem implementadas prioritariamente, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo e dos municípios do Entorno envolvidos.
- Implantação de sistema permanente de planejamento das questões relativas à mobilidade, atuando-se de forma integrada com os órgãos do Governo e dos municípios do Entorno.
- Adoção de mecanismos de monitoramento da implantação do PDTU-DF, com o acompanhamento do desempenho da mobilidade, por meio da análise de indicadores relativos aos sistemas de transporte coletivo, aos modos não motorizados, e ao sistema de trânsito e viário.
- Implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido no próprio PDTU-DF, com os instrumentos de política urbana, com o PDOT, e com os Planos Locais.

Com relação ao Capítulo VI da lei (2011) que normatiza a respeito do transporte não motorizado, é estabelecido como objetivo fundamental a garantia da acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de transporte e circulação.

As ações a serem implementadas para garantir o objetivo fundamental da concepção do transporte não motorizado, são as seguintes:

- Criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

- Adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados.
- Realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias.

O Artigo 21 da lei que dispõe sobre o PDTU-DF (2011, p. 3) apresenta os elementos de infraestrutura que compõem o modo cicloviário, sendo estes a “rede viária para o transporte por bicicletas, formado por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas;” e os “bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas”.

O Artigo 22 da lei regulamenta os fundamentos do modo cicloviário, e dentre os principais, estruturam-se:

- A integração aos modos coletivos de transporte, com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais.
- A construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica.
- Promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias.

Em relação ao capítulo VII, correspondente ao sistema viário, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade apresenta alguns objetivos de grande relevância para o desenvolvimento do transporte não motorizado, os quais são:

- Implementação de soluções viárias que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo.
- Redução dos impactos sobre a permeabilidade do solo, a arborização e o meio ambiente.

Dentre as vias necessárias para a composição da infraestrutura do sistema integrado de mobilidade do Distrito Federal, e que serão analisadas com maior cuidado no trabalho de pesquisa são:

- Na área Central, as vias no Eixo Monumental, vias da Asa Sul, Asa Norte.
- No eixo oeste, a via de integração Estrada Parque Taguatinga (EPTG).

A lei que regulamenta o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) não considera a Estrada Parque Taguatinga (EPTG) como infraestrutura necessária do eixo oeste. Este eixo compreende as Regiões Administrativas de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e outras regiões próximas.

Diante de todas as estruturas normativas apresentadas pelo Plano Diretor, a sociedade pode, em um primeiro momento, observar de forma extremamente positiva todas as proposições de mobilidade urbana apresentadas no PDTU-DF. Após uma análise cuidadosa, observa-se que a maioria das proposições não está nem ao menos próxima de se tornar realidade.

Um dos questionamentos a respeito desse tipo de plano diretor deve ser exposto: Até que ponto um Plano Diretor apresenta funcionalidade em âmbito executivo, principalmente em um sistema de gestão onde esse tipo de instrumento raramente é levado em consideração, e quando o é, destina-se a uma parcela da população.

MARICATO (2000, p. 181) propõe uma análise que avance a teorização exacerbada geralmente estabelecida nos Planos Diretores, que seriam os Planos de Ação, propostos como recomendação da ONU, aos quais “pode incluir uma proposta normativa [a busca de uma normatividade cidadã ou aplicável para todos], mas deve incluir também ações, operações, investimentos”.

2.3. O Plano de Mobilidade por Bicicleta no Distrito Federal

Com o apoio do programa Ciclovida, o Governo do Distrito Federal (GDF), por meio da Casa Civil da Governadoria, lança o Plano de Mobilidade por Bicicleta no Distrito Federal (2011).

O plano, elaborado pelo Comitê de Mobilidade Urbana por Bicicleta, objetiva oferecer insumos para constituir um modelo eficiente de transporte cicloviário no Distrito Federal, a fim de garantir o acesso às funções urbanas e ao conjunto das políticas de transporte e circulação, além de propor uma maior inclusão social.

O Plano, em suma, busca regulamentar os planos, programas e ações do Comitê Gestor de Mobilidade por Bicicleta.

O Plano é organizado em três eixos de ações definidos previamente pelo Comitê, que são os eixos de:

- Infraestrutura - por meio da elaboração de projetos de infraestrutura de qualidade relativos à malha cicloviária.
- Mudança de Comportamento - a respeito da apropriação cultural de mobilidade na cidade.
- Serviços - relacionados à serviços fundamentais que garantem o uso da bicicleta como meio de transporte.

As Diretrizes do Plano de Mobilidade são praticamente similares às do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, sendo estabelecidas conjuntamente com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e da Lei nº 3.885, que institui a política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal.

O objetivo geral do Plano de Mobilidade é desenvolver programas, projetos e ações para efetivar o uso da bicicleta integrada aos modos de transporte, de forma articulada com os diversos atores envolvidos, visando melhorar a qualidade de vida da população com a diminuição do sedentarismo e do estresse no trânsito.

Dentre os objetivos específicos do Plano, estão:

- Constituição de uma infraestrutura de ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas para bicicletas.
- Implantação de estacionamentos para bicicletas.
- Incentivo ao uso da bicicleta como lazer, turismo e meio de transporte no Distrito Federal.
- Programar ações de sensibilização na rede de ensino pública e privada para incentivar a mobilidade sustentável e o uso consciente do carro.
- Programar o Sistema de Bicicletas Públicas no Distrito Federal.
- Desenvolver ações de comunicação entre usuários de modais motorizados e não motorizados.
- Desenvolver ações de capacitação para motoristas e ciclistas, visando à melhoria da convivência no trânsito.

Os programas e projetos que compõem o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta são:

- Programa Caminho da Escola: a partir desse programa, serão realizados os projetos de transporte escolar por bicicleta, de sensibilização de crianças de escolas públicas e privadas, e projeto de elaboração de cartilha educativa para crianças do ensino fundamental e médio.
- Programa de Educação para os Diversos Atores do Sistema Viário: por meio desse programa, serão realizados os projetos de criação de módulo educacional voltado para ciclista, projeto de sensibilização de motoristas de transporte público coletivo e individual motorizado, projeto de capacitação de motoristas particulares, projeto de sensibilização de motoristas de carga, projeto de campanhas educativas referentes aos ciclistas.
- Programa Rotas Cicláveis: a partir do programa, serão realizados os projetos de ciclorrotas turísticas, projeto de ciclorrotas de mobilidade, projeto ciclofaixa do lazer, e o projeto de construção de ciclovias.
- Programa Rotas Integradas: serão realizados os projetos de estacionamento de bicicletas, o projeto de bicicleta pública, e os projetos de integração da bicicleta aos modos de transporte público.

Para fins de arranjo institucional, os projetos da política de mobilidade urbana por bicicleta estão contidos nas projeções do governo para 2013 e 2014.

A Casa Civil da Governadoria é responsável pelo acompanhamento e pela facilitação das ações contidas no plano, por meio de articulação e coordenação do trabalho dos órgãos executores, que são as secretarias de Educação, Obras, Transporte e Turismo, a Novacap, o DETRAN-DF, e o DER.

A articulação com a sociedade civil para incorporação das demandas dos cidadãos no desenvolvimento das políticas continuará sendo feita pela Secretaria de Governo.

Um aspecto deve ser observado em relação a dois projetos que apresentam características bastante similares: o projeto de sensibilização de crianças de escolas públicas e privadas, e o projeto de elaboração de cartilha educativa para crianças de ensino fundamental e médio.

De acordo com o Plano de Mobilidade por Bicicleta no Distrito Federal (2012, p. 6), os dois projetos apresentam a mesma descrição, apresentados como “ações do Governo do Distrito Federal em conjunto com a sociedade civil para sensibilizar a população sobre os temas referentes à mobilidade sustentável, especificamente à bicicleta”.

Os objetivos dos projetos respectivos são apresentados da seguinte forma:

- Sensibilização dos alunos das redes pública e privada do Distrito Federal sobre a forma correta e segura de se conduzir a bicicleta nas vias urbanas.
- Difusão nas escolas do ensino médio e fundamental do DF o conceito de mobilidade sustentável e convívio harmônico entre motoristas, ciclistas e pedestres.

Apesar dos objetivos complementares dos dois projetos, os órgãos responsáveis pela execução dos mesmos são diferentes. O projeto de sensibilização de crianças de escolas públicas e privadas é de responsabilidade do DETRAN-DF, e o projeto de elaboração de cartilha educativa para crianças de ensino fundamental e médio no DF é responsabilidade do DER-DF.

Os projetos, devido à sua complementaridade, deveriam ser executados pelo mesmo órgão executor, com o propósito de articular e controlar as ações a serem executadas, para uma melhor execução do projeto, promovendo maior efetividade e objetividade no planejamento das ações.

Os projetos relacionados aos programas Rotas Cicláveis e Rotas Integradas (exceto o projeto Integração aos modos de transporte público), foram elaborados a partir de ações estratégicas dos membros do Comitê de Mobilidade por Bicicleta, por meio dos grupos de trabalho interno de Ciclorrotas, Ciclofaixa do Lazer, Infraestrutura e Mobiliários Urbanos, e Bicicletas Públicas e de Aluguel.

Alguns termos técnicos ressaltados pelo Plano de Mobilidade por Bicicleta no DF são importantes para a compreensão e análise dos projetos de mobilidade por bicicleta, já realizados e em fase de planejamento e implementação:

- Rotas Cicláveis: as melhores rotas (seguras e rápidas) para o deslocamento de bicicletas em compartilhamento da via com os automóveis. Essas rotas criam uma

malha de interligação dos locais de trabalho e residência com a infraestrutura ciclovitária.

- Ciclorrotas: caminhos recomendados para os ciclistas. Podem ser sinalizados ou não. Indicam aos motoristas que a velocidade deve ser reduzida e a atenção redobrada. No DF existem dois tipos de ciclorrotas: a ciclofaixa de lazer, realizada aos domingos e feriados, e as ciclorrotas de turismo, relacionadas às atividades de cicloturismo nas áreas urbana e rural e para a exploração do turismo cívico e de aventura.
- Ciclovia: via própria destinada à circulação exclusiva de ciclos, aberta ao uso público, caracterizada como pista de rolamento, separada fisicamente do trânsito comum.
- Ciclovia segregada em calçada: via exclusiva para ciclos, sobre a calçada, com pavimento diferenciado por cor ou material.
- Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, unidirecional, demarcada por meio de sinalização específica.
- Faixa compartilhada: faixa de rolamento devidamente sinalizada para tráfego compartilhado com ciclistas.
- Passeio compartilhado: destinado ao trânsito de ciclistas e pedestres devidamente sinalizado.
- Via compartilhada: via urbana local utilizada em situações excepcionais em áreas já consolidadas, sem segregação entre as faixas de rolamento, passeio e faixa de serviço, com elementos que garantem a baixa fluidez, a alta acessibilidade e a prioridade de pedestres e ciclistas sobre os veículos.
- Paraciclo: estacionamentos de natureza aberta e livre.

- ### 3. OS ESPAÇOS DE GESTÃO E IMPLEMENTAÇÃO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE POR BICICLETA NO DF.

O PEDALA-DF foi um programa implementado na época do governo José Roberto Arruda e extinto em 2009, após a descoberta do sistema de corrupção presente no governo.

Figura1: Rede de Ciclovias existentes e projetadas no PEDALA-DF, 2009.



Porém, desarticulações e contradições foram observadas nesse programa. Em um texto publicado em 2010, o ciclista Uirá Lourenço questiona o verdadeiro propósito do programa, a partir de observações realizadas nos acostamentos cicláveis do Lago Sul e Lago Norte, e a constatação da ineficiência do programa no atendimento à comunidade usuária de bicicleta no Distrito Federal.

Durante o programa, foram construídos 42 km de ciclovias em quatro Regiões Administrativas:

- Na rodovia DF-005, ligando o Setor de Habitações Individuais do Lago Norte ao Paranoá, passando pela entrada do Varjão.
- Em São Sebastião, a ciclovias liga a cidade aos condomínios do Jardim Botânico.
- A ciclovias que liga a cidade do Itapoã ao Paranoá e ao Setor de Mansões do Lago Norte.
- Ciclovias em Samambaia, permitindo a integração da bicicleta com o metrô.

O Programa ressalta que algumas ciclovias estariam “em obras”, apesar de não terem sequer iniciado nenhum tipo de obra em alguns dos trechos apresentados, como os 12,5 km de ciclovias na Estrada Parque Taguatinga (EPTG).

O arranjo institucional do PEDALA-DF desconsidera a participação da sociedade civil na gestão, no planejamento e na implementação dos projetos cicloviários propostos no programa.

A estrutura organizacional do programa é estabelecida com o governador responsável pela articulação do programa, e as gerências de projeto e adjunta levando as ações do projeto aos órgãos especializados, sendo estes:

- Secretarias de Estado.
- Subsecretarias de Estado

- Diretorias.
- Gerências
- Chefias de Núcleos.

Para a definição de rotas cicláveis, o PEDALA-DF seguiu as seguintes etapas: perfil do usuário, definição da área de estudo, caracterização da demanda, e definição das redes cicloviárias em cada cidade (RAs).

Com relação à definição das redes cicloviárias de cada cidade (RAs), foi estabelecido um sistema de microrredes, em que estariam teoricamente articulados, a gerência do projeto PEDALA-DF, técnicos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, e os técnicos das Regiões Administrativas.

Os projetos em andamento no Distrito Federal apresentam a mesma linha de proposição de planejamento do PEDALA-DF, comprovado pelos projetos que estavam em andamento e previstos até o momento da extinção do programa:

- Mobicicleta – Sistema de Aluguel de Bicicletas, com proposta de construção de 50 estações de aluguel de bicicletas no DF.
- Construção de ciclovias.
- Projeto de Educação do Trânsito voltado para o ciclista – “Para Pedalar com Segurança”.
- Licitação da construção de ciclovias em áreas urbanas.
- Previsão de implantação de paraciclos em diversos locais do DF.

- Projeto Caminhos da Escola.
- Previsão de realização das obras das ciclovias nas Regiões Administrativas e nas rodovias distritais.

3.2. Comitê de Política de Implantação de Ciclovias na Malha Viária do Distrito Federal

O decreto nº 32.245, de 21 de setembro de 2010 regulamentou a criação do Comitê de Política de Implantação de Ciclovias na Malha Viária do Distrito Federal, sancionado pelo governador Rogério Rosso.

O Comitê tinha por finalidade a coordenação e orientação da política de inclusão de ciclovias nos projetos viários a serem executados no Distrito Federal.

Compunham o comitê, um representante da Secretaria de Transportes, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente do Distrito Federal, da Secretaria de Governo do Distrito Federal, do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF), do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), e da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), e dois representantes da sociedade civil, vinculados ao sistema de política de mobilidade urbana cicloviária.

A presidência do comitê foi exercida pelo representante da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente do Distrito Federal.

3.3. Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal.

Em 2011, por meio do decreto nº 33.158, foi instituído o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal.

O Comitê Gestor foi constituído por representantes e suplentes da Secretaria de Estado de Governo, Secretaria de Estado de Turismo, Secretaria de Estado de Transportes, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Secretaria de Estado de Educação, Secretaria de Estado de Esporte,

Secretaria de Estado de Obras, Secretaria de Estado de Segurança Pública, Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP, Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER, Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN.

Também fizeram parte do comitê, seis representantes e seis suplentes da sociedade civil organizada: a Rodas da Paz, a Sociedade das Bicycletas (deixaram de participar ainda no início do Comitê, pois não compactuavam com os mecanismos de desenvolvimento e organização do Comitê), a Associação dos Ciclistas do DF, o grupo Coroas do Cerrado, Piki na Trilha, e o Pedal na Serra.

A Secretaria de Estado de Governo ficou responsável pela coordenação do Comitê Gestor.

Dentre algumas das principais competências estabelecidas para o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal, estão:

- Apoiar, articular e alinhar as ações do governo para a implantação da política de mobilidade urbana por bicicletas, em cooperação com os órgãos setoriais e sociedade civil, sob a orientação do Governador do Distrito Federal.
- Promoção de estudos de viabilidade técnica para a implantação do Sistema Ciclovitário.
- Supervisionar a implantação do Sistema Ciclovitário do Distrito Federal definido pela lei nº 4.397/2009.

O Sistema Ciclovitário é definido como:

“o conjunto de infraestruturas implantadas para o ciclista, em conformidade com as demandas de deslocamento e lazer da população, nas quais se incluem:

I - redes de ciclovias, microrredes de ciclovias e rota ciclovitária;

II - ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, passeio compartilhado e via compartilhada;

III - paraciclos e bicicletários”. (Decreto nº 33.741, 2012, p. 11).

- Definir os critérios e as metas para implantação de infraestrutura para o trânsito de bicicletas e para a construção de ciclovias ou ciclofaixas.
- Avaliar os projetos do Poder Executivo para o Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, inclusive os já licitados ou em fase de elaboração dos projetos executivos.
- Articular as ações para a implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU.

O Comitê tinha como dever a apresentação de um Plano de Mobilidade Urbana por Bicicletas, em consonância com o Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU, assim como um estudo de viabilidade dos projetos de reforma e ampliação da rede ciclovitária.

O mapa estratégico do Comitê Gestor apresenta como missão, a promoção da mobilidade sustentável através do incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte no DF.

Como visão, o Comitê Gestor apresenta-se como modelo de gestão em mobilidade urbana por bicicleta, tornando o DF referência nacional no segmento.

Dentre as perspectivas do beneficiário, se incluem:

- Incentivo à população ao uso de alternativas sustentáveis de deslocamento.
- Promoção da integração dos diversos modos de transporte.
- Melhorar a qualidade ambiental com a redução da utilização dos veículos motorizados.
- Supervisionar a execução das obras ciclovitárias, visando o cumprimento dos projetos executivos.
- Aprimorar e ampliar a infraestrutura ciclovitária e a oferta de mobiliário urbano dentro do conceito de desenho universal.

Dentre as perspectivas em relação aos processos internos do Comitê Gestor, esperava-se:

- Contribuição para a agilização dos processos de planejamento e execução, promovendo a integração de entidades governamentais e sociedade civil.
- Garantir a aplicação dos recursos destinados ao Sistema Cicloviário.
- Promover a integração dos grupos de trabalho do Comitê.
- Aprimorar a comunicação entre Comitê e Sociedade Civil.

3.4. Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal

O decreto governamental nº34. 530, de 25 de julho de 2013 institui o Fórum da Política de Mobilidade por Bicicletas no Distrito Federal.

O Fórum é representado pelas mesmas secretarias as quais representavam o Comitê Gestor da Política de Mobilidade por Bicicleta no DF, com exceção da Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Secretaria de Esportes, Secretaria de Segurança Pública, e o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER).

No decreto que institui o Fórum, permanece a Secretaria de Governo como responsável da articulação com a sociedade civil, e à Casa Civil da Governadoria a responsabilidade na coordenação do Fórum.

A partir do decreto apresentado, a participação da sociedade civil, que anteriormente participava de forma deliberativa nos grupos de trabalho interno no Comitê Gestor, se tornou extraordinária, podendo ser convidada a participar das reuniões do Fórum.

Após a instituição do decreto, foi acordado entre a Casa Civil e os órgãos setoriais do governo e alguns grupos da sociedade civil, a participação no Fórum de Mobilidade por Bicicleta, mediante cadastro dos representantes na Portaria.

O Fórum da Política de Mobilidade por Bicicletas no Distrito Federal foi criado com o propósito de execução dos programas construídos no Comitê Gestor e oficializados institucionalmente por meio do Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta, que são:

- Programa Caminho da Escola: execução dos projetos de transporte escolar por bicicletas, sensibilização de crianças de escolas públicas e privadas, e o projeto de elaboração de cartilha educativa para crianças do ensino médio e fundamental.
- Programa de Educação para os Diversos Atores do Sistema Viário: execução dos projetos de criação de módulo educacional voltado para ciclista, o projeto de sensibilização de motoristas de transporte público coletivo e individual motorizado, projeto de capacitação de motoristas particulares, projeto de sensibilização de motoristas de carga e o projeto de campanhas educativas referentes aos ciclistas.
- Programa Rotas Cicláveis: execução dos projetos de ciclorrotas turísticas, o projeto de ciclorrotas de mobilidade e o projeto ciclofaixa do lazer.
- Programa Rotas Integradas: execução dos projetos de bicicleta pública, e os projetos de integração da bicicleta aos modos de transporte público.

Com o propósito claro de execução imediata dos programas expressos no Plano de Mobilidade por Bicicleta no DF, o Fórum traz indagações quanto à efetividade e praticidade da participação de grupos da sociedade civil no planejamento dos projetos apresentados no Fórum, e quanto à fiscalização das obras e análise das metas a curto, médio e longo prazo, estabelecidas no Fórum.

Em uma carta apresentada ao Fórum de Mobilidade por Bicicleta no DF pela ONG Rodas da Paz (2013), observa-se uma falta de diálogo entre as representações da sociedade civil e a coordenação do Fórum, no que tange assuntos de certa forma simplórios, como a definição de horários compatíveis à participação da ONG nas reuniões marcadas pelo Fórum.

O Fórum descumpriu alguns acordos estabelecidos com a sociedade civil, como a antecedência na convocação das reuniões, e aos horários de reunião não comerciais, além da agilidade no encaminhamento das atas das reuniões.

Os próprios representantes do governo admitem a ineficiência dos espaços de gestão das políticas de mobilidade urbana por bicicleta, no que tange a interlocução do governo com a sociedade civil, como o exposto pelo Secretário de Transportes do DF:

“O governo do DF carece de uma instância de discussão de mobilidade com a sociedade. Não existe dentro da estrutura burocrática um conselho onde realmente a sociedade possa se sentir representada. Também foi dito pelo Secretário que o atual

4. PROCEDIMENTOS DE PESQUISA

4.1. Caracterização do Objeto de Estudo:

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) é o instrumento de planejamento e gestão das políticas de transportes e mobilidade urbana no Distrito Federal.

Devido à importância de uma utilização consciente desse instrumento de planejamento para a gestão, implementação, execução, fiscalização, avaliação e análise dos projetos de mobilidade por bicicleta em todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal, se torna necessária uma análise de como esse plano diretor é instrumentalizado nos projetos de mobilidade por bicicleta no DF.

Dentre uma das prerrogativas fundamentais do Plano Diretor, apresenta-se a necessidade de construção de espaços de participação popular nos espaços de gestão e implementação das políticas de mobilidade por bicicleta no DF.

A organização do arranjo institucional dos espaços governamentais e a interlocução entre os setores governamentais, e entre os setores governamentais e a sociedade civil serão importantes objetos de investigação do perfil desses espaços em adequação aos perfis institucionais previstos no PDTU-DF.

A construção de espaços de participação popular pela sociedade civil é de extrema importância nesse contexto, principalmente com o apoio dos movimentos sociais que lutam por reivindicações sociais igualitárias. Dentre estas reivindicações, estão o direito à cidade e o direito à mobilidade no Distrito Federal.

A construção desses novos espaços gera a adoção de novos comportamentos por parte do governo. A pressão pela proposição de novas qualificações aos projetos de mobilidade por bicicleta no Plano Piloto promove interessantes resultados na relação com o governo e com a população, ainda que esses efeitos não sejam perceptíveis de forma imediata.

4.2. Participantes do estudo:

A pesquisa adota o método de amostragem qualitativa por conveniência. Segundo (MINAYO, 2001), a pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares, com um nível de realidade que não pode ser quantificado.

As pesquisas por conveniência geralmente criam instrumentos para a geração de hipóteses e *insights* (Kinneer & Taylor, p. 187; Churchill, p. 301), e para estudos conclusivos onde o pesquisador aceita os riscos da imprecisão dos resultados do estudo (Kinneer, T.C. & Taylor, p. 187).

A pesquisa teve a participação de 13 pessoas ligadas ao tema da mobilidade urbana no Distrito Federal, incluindo representantes da sociedade civil, de movimentos sociais de mobilidade urbana no DF, e representantes do Governo do Distrito Federal. Dentre elas, sete tiveram participação ativa no Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal, e quatro delas participam do atual espaço de gestão das políticas de mobilidade por bicicleta: o Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal.

Foram entrevistados dois membros ligados ao GDF: um representante da Secretaria de Transporte, e um representante da Casa Civil da Governadoria do DF e também coordenador do Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal.

Sete membros da sociedade civil foram entrevistados. Dentre estes, apenas um não reside no Plano Piloto, porém exerce a maioria de suas atividades no Plano Piloto. Dos membros da sociedade civil entrevistados, foram realizadas entrevistas com membros da ONG Rodas da Paz e do coletivo Sociedade das Bicicletas, representantes do movimento Pedala Brasília, e representantes do movimento Bicicletada DF.

Foram realizadas entrevistas com ciclistas no Plano Piloto, Águas Claras e Taguatinga.

Dentre os movimentos sociais, grupos e coletivos que foram representados ou citados nas entrevistas, será realizada uma breve descrição do histórico, da proposição ideológica, e dos objetivos de cada grupo:

- Rodas da Paz: De acordo com a descrição exposta no seu site institucional, a ONG foi instituída em 2003, com o objetivo de reagir à violência e ao crescente número de acidentes e mortes no trânsito no Distrito Federal. As ações realizadas pela ONG

visam, com especial atenção, os usuários de bicicleta, e compõem-se de palestras educativas, manifestos, passeios ciclísticos, recolhimento e distribuição de bicicletas doadas e iniciativas junto aos poderes Legislativo e Executivo e suas políticas públicas.

- **Sociedade das Bicicletas:** De acordo com a descrição exposta em seu blog, o coletivo nasceu em 2009, e tem como objetivo multiplicar as vantagens político, socioambientais, físicas e mentais do uso da bicicleta como meio de transporte. Além de participar ativamente na formação de políticas públicas de segurança para os ciclistas, infraestrutura, e o reconhecimento e visibilidade desse veículo como parte do trânsito.
- **Instituto Pedala Brasília de Mobilidade Sustentável:** Por meio de sua descrição na rede social Facebook, o instituto é uma associação sem fins lucrativos fundada com o objetivo de trabalhar na implantação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal. Com perfil extremamente técnico, contribui na articulação técnica, no planejamento, e na execução de políticas públicas de apoio ao uso da bicicleta como transporte, esporte ou lazer para a inserção do ciclista na cidade, e compreensão da bicicleta como ferramenta da cidadania e humanização das cidades.
- **Bicicletada DF:** De acordo com a descrição na rede social Facebook, a Bicicletada é um movimento horizontal, sem líderes, que pretende ocupar a cidade de uma maneira mais humana, e estimular o uso da bicicleta como meio de transporte. A Bicicletada é inspirada na Massa Crítica ou Critical Mass, uma “coincidência organizada”, que começou a tomar as ruas de São Francisco, nos Estados Unidos, no início dos anos 90.

Dentre os órgãos governamentais entrevistados, foram selecionados a Secretaria de Transportes, pois esta é responsável pela gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), de acordo com a lei 4.566, de 04 de maio de 2011, e a Casa Civil da Governadoria, por ser responsável pela coordenação do Plano de Mobilidade por Bicicleta do DF, e pelo espaço atual de gestão e implementação das políticas de mobilidade por bicicleta, o Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal.

4.3. Instrumentos e Pesquisa de Campo:

Com o propósito de alcançar os resultados dos objetivos colocados em voga na pesquisa, os instrumentos de pesquisa utilizados foram as análises documentais e as entrevistas com os representantes da sociedade civil, dos órgãos governamentais, e os (as) ciclistas no Plano Piloto e nas cidades satélites de Taguatinga e Águas Claras.

As pesquisas documentais forma importantes, pois ajudaram na pesquisa de quais atores seriam entrevistados, e quais circunstâncias seriam favoráveis e desfavoráveis para a análise do objeto de pesquisa.

A análise documental também proporcionou um aprofundamento em relação ao conhecimento dos planos que regem a política de mobilidade urbana no Distrito Federal e, concomitantemente, ao processo político envolto na temática da mobilidade urbana, mais especificamente relacionado à mobilidade por bicicleta.

O tipo de entrevista utilizada na pesquisa foi estruturado em pautas, que segundo GIL (1999), representa uma entrevista guiada por uma relação de pontos de interesses que o entrevistador vai explorando ao longo do processo. As pautas apresentam certa relação entre si, e o entrevistador pode intervir, sutilmente, caso a entrevista se desvie da pauta desejada.

As pautas foram assinaladas, especificamente, para os quatro grupos de interesse da pesquisa, e com perguntas relacionadas à participação de cada um dos atores na política de mobilidade por bicicleta no DF. Aos órgãos governamentais, as pautas se referiam à participação articulada dos órgãos no planejamento dos projetos de mobilidade por bicicleta no DF, o planejamento dos projetos integrado entre as Regiões Administrativas do DF, e à promoção de instrumentos de participação popular nos espaços de gestão e implementação das políticas.

As pautas referentes à sociedade civil indicavam questões a respeito dos canais de diálogo da sociedade civil com o governo, e a organização da sociedade civil nos espaços de gestão e implementação das políticas de forma integrada entre todas as Regiões Administrativas.

As pautas referentes aos ciclistas indicam questões referentes à satisfação em relação aos projetos de mobilidade por bicicleta apresentados pelo GDF, à infraestrutura dos projetos,

às formas de utilização da bicicleta na cidade, e à participação de atores individuais nos espaços de gestão das políticas de mobilidade no DF.

E, por fim, as pautas referentes aos movimentos sociais indicam a importância desses atores para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal, e às estratégias utilizadas por esses movimentos para uma interlocução com a sociedade civil, com o governo, e com a população do Distrito Federal.

Com relação aos procedimentos adotados na pesquisa de campo, foram realizadas análises documentais, permitindo uma melhor compreensão da política de mobilidade por bicicleta no Distrito Federal e dos atores envolvidos no processo, desde a criação das leis e dos decretos até a licitação e execução das obras pelas empresas contratadas.

A análise documental foi fundamental para a compreensão dos detalhes que, muitas vezes, passam despercebidos em uma primeira análise das leis e dos planos, que são instrumentos primordiais para um planejamento eficiente das políticas públicas, e, com relação à pesquisa de campo, às políticas referentes à mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal.

Após a análise documental, foi realizada uma pesquisa e seleção dos principais atores envolvidos na construção das políticas de mobilidade por bicicleta no Distrito Federal.

A partir da seleção, foram elaboradas as entrevistas, cada uma em acordo com a participação dos atores específicos em determinados momentos da elaboração e implementação dos planos de mobilidade, com o foco principal no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU-DF), por ser o principal instrumento de planejamento do governo, apesar de todos equívocos de construção do referido Plano Diretor.

A maior parte das entrevistas foi gravada em áudio, e o restante das entrevistas foi respondido por e-mail, devido à indisponibilidade de tempo dos entrevistados. As entrevistas gravadas em áudio foram transcritas e estão disponíveis nos apêndices do trabalho.

Também foram tiradas fotografias de diversas ciclovias no Plano Piloto e em Arniquireiras, que, dentre os locais que compõem o recorte espacial da pesquisa, é o único local em que existe uma estrutura ciclovária possível para uma observação e análise consistentes da infraestrutura ciclovária.

Foram tiradas fotografias em um dos locais previstos para implementação do Sistema Ciclovitário no DF, o projeto ciclovitário da Estrada Parque Taguatinga (EPTG). Como o projeto ainda não saiu do papel, foram tiradas fotografias da infraestrutura de mobilidade presente no local.

5. ANÁLISE E RESULTADOS DA PESQUISA – OS ESPAÇOS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR E OS PROJETOS DE MOBILIDADE POR BICICLETA NO PLANO PILOTO E NA EPTG.

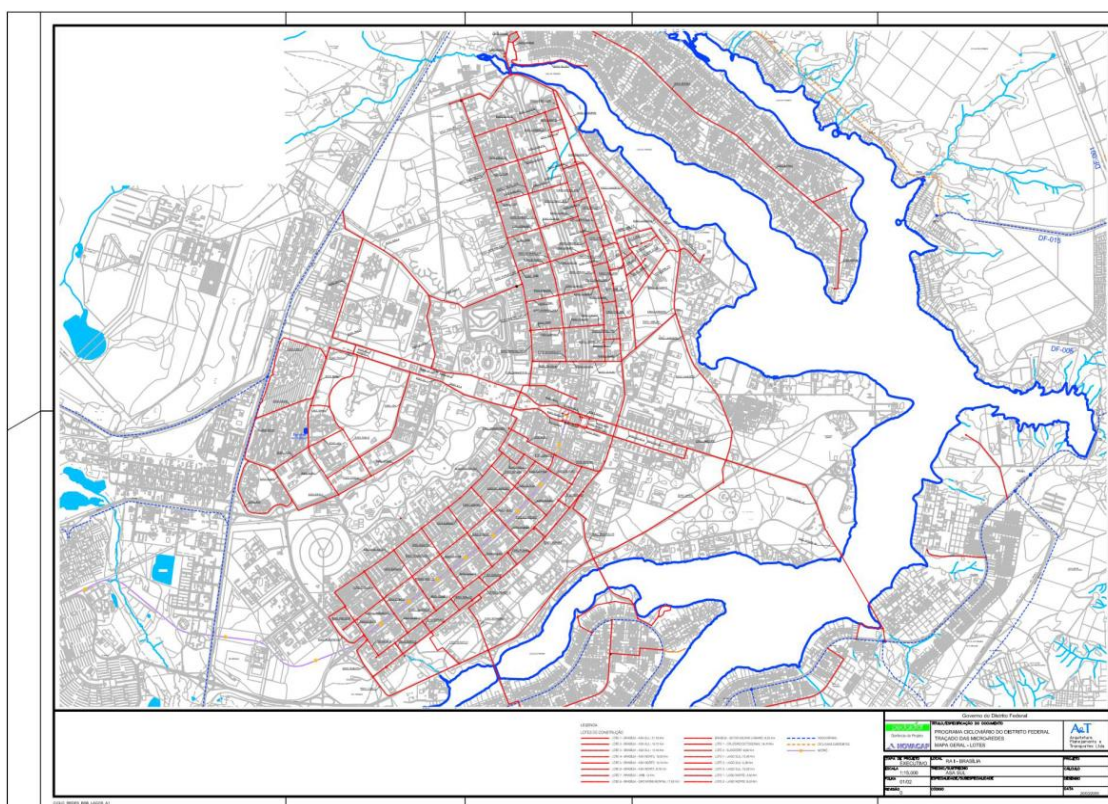
Visando atingir os objetivos propostos na pesquisa, buscou-se a compreensão das diretrizes e objetivos integrantes do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF) e sua adequação aos projetos de mobilidade por bicicleta no DF.

A própria elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, segundo resultados coletados nas entrevistas, foi desenvolvida às pressas devido à necessidade de elaboração do documento em no máximo três anos após a data de promulgação da lei nacional de mobilidade urbana.

Apesar dos equívocos observados na sua estruturação, o plano diretor apresenta diretrizes e objetivos claros referentes a consecução de uma efetiva política de mobilidade urbana no DF e, não exclusivamente, a uma política de transportes. Cabe aos planejadores e gestores dos projetos, a promoção das melhores formas de implantação dos projetos.

Com relação ao primeiro objetivo da pesquisa, referente à instrumentalização do planejamento dos modos de transporte não motorizados, e a partir dos resultados das pesquisas documentais, as observações *in loco* e entrevistas com ciclistas no Plano Piloto, Taguatinga e Águas Claras, verifica-se que com relação à criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista, e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, os projetos não cumprem com os objetivos previstos no plano.

O projeto de mobilidade urbana por bicicleta no Plano Piloto, até o momento, se vincula quase que exclusivamente à construção de ciclovias na Asa Sul, Asa Norte, e Eixo Monumental (mapa 2). Ou seja, não se cumpre com o objetivo de se promover um sistema cicloviário, compreendendo ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, acostamentos cicláveis, calçadas compartilhadas, bicicletários, dentre outras infraestruturas.



Fonte: Instituto Pedala Brasília.

Com relação a um dos temas das entrevistas relacionadas à infraestrutura de mobilidade urbana na cidade, as principais observâncias dos entrevistados indicam a insatisfação quanto à infraestrutura de mobilidade por bicicleta, devido a incompatibilidade, em muitos casos, das obras à necessidade de mobilidade dos ciclistas, seja por trajetos mal elaborados e executados, ou à qualidade do pavimento de ciclovias e estruturas de sinalização

Os entrevistados relatam a falta de bicicletários em áreas de grande circulação pública, como o exposto por um dos entrevistados:

“Falta pensar em bicicletários em locais de grande circulação pública; as ciclovias são desconexas e com péssima qualidade de pavimento; o projeto ciclovitário mantém a prioridade aos veículos e dessa forma em pontos de conflito, o ciclista que tem que esperar os carros e nesses pontos o risco de acidentes é alto; não foi pensada em medidas de moderação de velocidade, sinalização adequada e travessias de bicicleta em nível, sem rebaixamento da ciclovie e nem em iluminação”.

Alguns prédios públicos, como a Câmara Legislativa do Distrito Federal, não apresentam bicicletários, mas sim paraciclos. Devido à incompreensão de grande parte das pessoas da diferença entre bicicletários e paraciclos, existe uma confusão na caracterização dessas infraestruturas.

A principal diferença entre bicicletários e paraciclos é referente à questão do acesso livre ou restrito a tais infraestruturas. O acesso ao “bicicletário” do Palácio do Buriti é livre, não existe um controle do acesso a essa infraestrutura, como demonstrado na (foto 1):

Fotografia 1: “Bicicletário” (Palácio do Buriti)



Fonte: Elaborada pelo autor.

Os entrevistados também relatam a desconexão das ciclovias (foto 2) e a péssima qualidade do pavimento, ressaltando que os projetos ciclovitários mantêm a prioridade aos

veículos, promovendo pontos de conflitos nas interseções, como, por exemplo, nas entradas das quadras comerciais da Asa Sul e da Asa Norte, e o alto risco de acidentes que esses pontos de conflito podem causar. Vale ressaltar que as faixas para travessia dos ciclistas nas interseções, apesar de terem sido pintadas em três meses, já apresentam falhas (foto 3).

Fotografia 2 – Ciclovía desconectada (Asa Sul).



Fonte: Elaborada pelo autor.

Fotografia 3 – Falha na faixa de interseção (UnB).



Fonte: Elaborada pelo autor.

Com relação à adequação de espaço viário seguro para o pedestre, o ciclista, e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, verificou-se a partir das entrevistas, das observações do pesquisador nas ciclovias, e sua experiência como ciclista no DF, que a infraestrutura de mobilidade para pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida não atende aos objetivos propostos no plano.

A maioria dos entrevistados ressalta que preferem utilizar a rua, devido a dificuldade de mobilidade nas ciclovias, por conta da presença de pedestres (foto 4), interseção de calçada e ciclovia (foto 5), a baixa qualidade do pavimento e os obstáculos de árvores (foto 6), terra, dentre outros aspectos que prejudicam a mobilidade dos ciclistas, aumentando o risco de acidentes.

A presença de pedestres nas ciclovias se dá pela falta de sinalização indicando que é uma ciclovia, pela distração dos pedestres, mas, principalmente, pela falta de espaço dos pedestres na calçada, que, em muitos casos, se encontra deteriorada (foto 7), ou, por incrível que pareça, em alguns pontos, as ciclovias “substituem” as calçadas (foto 8) e, mesmo que a

intenção do planejamento fosse essa, não existe sinalização indicando que ali é uma calçada compartilhada.

Fotografia 4 – presença de pedestres na ciclovia (UnB).



Fonte: Elaborada pelo autor.

Fotografia 5 – interseção calçada e ciclovia (UnB).



Fonte: Elaborada pelo autor.

Fotografia 6 – ciclovia próxima à árvore (Asa Norte).



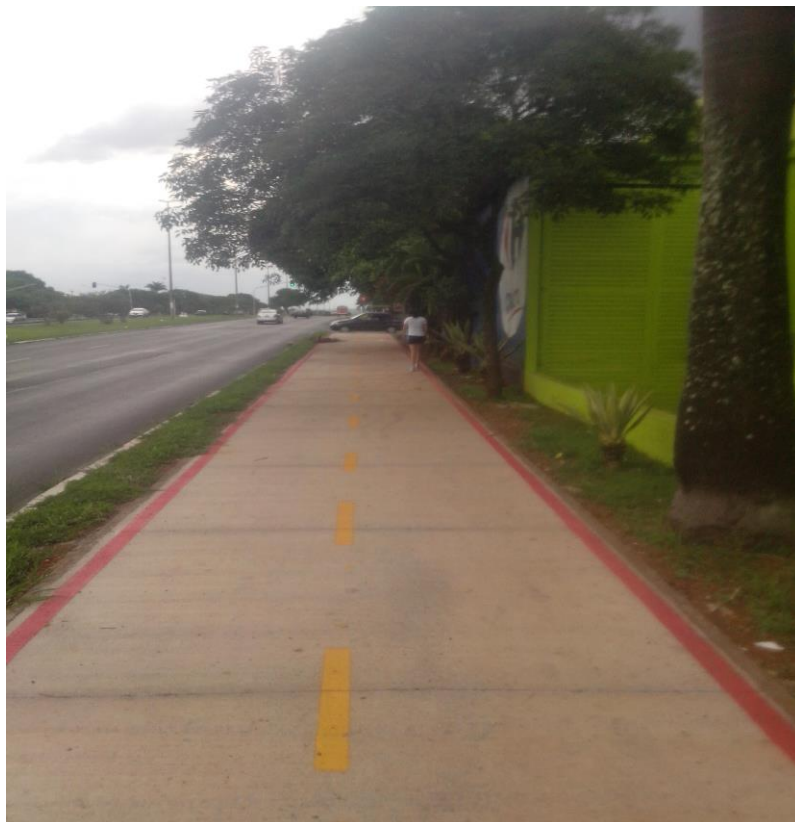
Fonte: Elaborada pelo autor.

Fotografia 7 – calçada deteriorada (Asa Sul).



Fonte: Elaborada pelo autor.

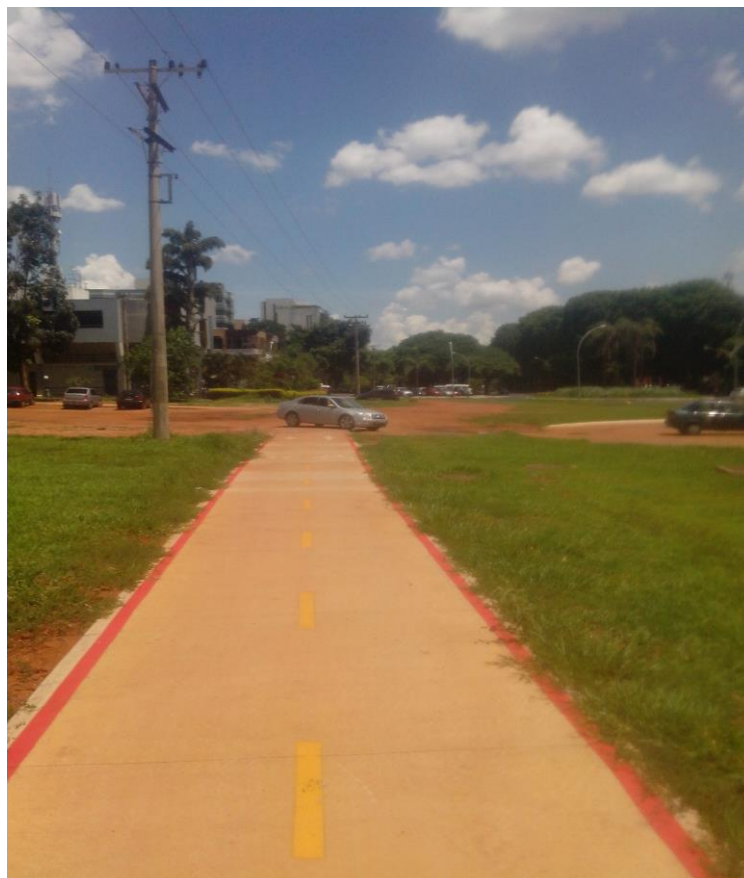
Fotografia 8 – calçada “substituída” pela ciclovia (Asa Sul).



Fonte: Elaborada pelo autor.

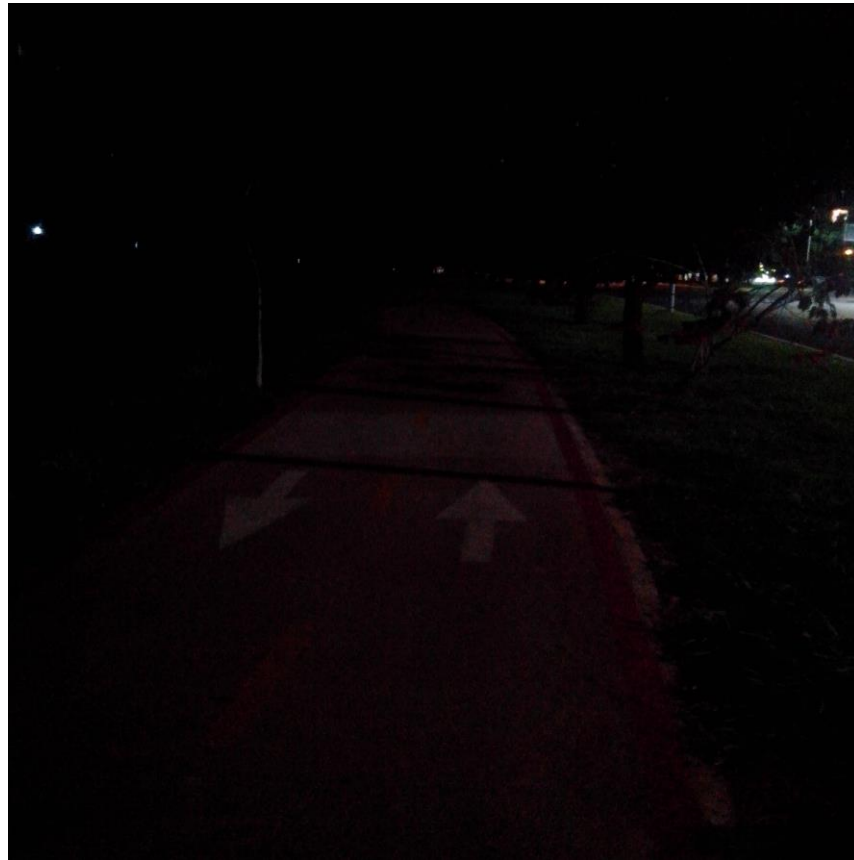
Dentre outros aspectos citados pelos ciclistas entrevistados, ressalta-se o uso e ocupação irregular dos espaços públicos, como por exemplo, a construção de estacionamentos irregulares nas quadras comerciais da Asa Norte (foto 9), e a falta de iluminação nas ciclovias, ocasionando situações de perigo aos ciclistas (foto 10).

Fotografia 9 – carros saindo do estacionamento irregular (Asa Norte)



Fonte: Elaborada pelo autor.

Fotografia 10 – falta de iluminação nas ciclovias (Asa Norte).



Fonte: Elaborada pelo autor.

Todas as irregularidades e proposições de adequações às ciclovias no Plano Piloto já foram apresentadas e reivindicadas pela sociedade civil no Plano Piloto desde a composição do Comitê Gestor, onde as reivindicações eram expostas por meio de estudos e relatórios apresentados pelos grupos da sociedade civil que participavam do Comitê Gestor.

Porém, as reivindicações da sociedade civil não encontravam ressonância no Comitê Gestor e, de acordo com um dos entrevistados, que participou do Comitê Gestor até o momento de sua desativação, o Comitê não tinha poder de decisão, com relação à proposição imediata das adequações propostas pela sociedade civil.

Outro tema apresentado na entrevista realizada diz respeito à articulação dos órgãos governamentais na gestão e implementação das políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal.

Um dos entrevistados, que participou do Comitê Gestor, ressalta que a desarticulação entre os órgãos governamentais na gestão e implementação das políticas de mobilidade atinge todo o sistema governamental na proposição de políticas de planejamento de transportes e mobilidade no Distrito Federal, se expressando especialmente no Comitê Gestor.

Um dos entrevistados exemplifica a desarticulação de ideias do governo a partir da contradição observada na elaboração de relatórios de transportes pelos diferentes órgãos governamentais responsáveis:

“muitas vezes, os relatórios que você tem, mesmo associado a transportes, apesar de serem alocados dentro da Secretaria de Transportes, eles vem de diversas áreas do governo. Então, você tem um transporte visto pelo relatório da Casa Civil, relatório de governo visto no contexto de DETRAN-DF, relatório visto no contexto da Secretaria de Transportes. Então, você acaba tendo uma miscelânea de fatos que não se interagem.”

O entrevistado cita a importância do Comitê Gestor, que teve um trabalho muito importante na composição, durante quase um ano e meio, das demandas da população. Porém, ressalta que o Comitê não funcionou como gostaria, devido a embates e brigas particulares entre a coordenação e algumas pessoas das entidades da sociedade civil.

Um entrevistado, representante da sociedade civil e ex-funcionário do GDF, que também participou do Comitê Gestor, analisa que não existe um planejamento de projetos de mobilidade urbana por bicicleta, mas um projeto de construção de ciclovias, ressaltando a importância que o planejamento deveria ter em outras implementações no projeto cicloviário:

“esse projeto poderia ter sido mais pensado, assim, para ser mais diluído, com menos ciclovias e mais outras implementações, sem falar na questão mais prática da coisa, que é a forma como essas ciclovias estão sendo construídas”.

O entrevistado ainda ressalta a incompetência do governo no controle do dinheiro público referente à construção das obras de mobilidade urbana no DF:

“não adianta o governo falar para a população, dizendo que vai arrumar as ciclovias. É necessário construir da maneira certa, já que é dinheiro público, ressaltando que, no Plano Piloto, está sendo pago 300 mil reais o quilômetro de ciclovias.”

A tabela apresentada pela entrevistada da Secretaria de Transportes apresenta em detalhes a expansão das obras cicloviárias e, por meio desta, pode-se ter uma noção dos gastos já realizados, e os futuros custos a serem projetados:

Tabela 1: Estágio de andamento das ciclovias no DF

LOCAL	ESTÁGIO		EXTENSÃO (m)
	Em Andamento	86%	16.724,01
Asa Norte - (L2)	Em Andamento	98%	15.745,60
UNB	Em Andamento	82%	12.003,50
Guará -	Em Andamento	Início	5.768,61
Paranoá -	Em Andamento	98%	3.016,72
Asa Norte -lote 4 - (300)	Em Andamento	33%	18.507,45
Gama Lote 1 -	Em Andamento	47%	11.582,56
Gama Lote 2 -	Em Andamento	83%	13.448,43
Eixo Monumental	Em Andamento	75%	13.600,00
Riacho Fundo II	Em Andamento	Início	8.033,35
Park Way	Em Andamento	Início	38.644,05
Samambaia	Em Andamento	Início	4.515,53
TOTAL			161.559,81

Fonte: Secretaria
de Transportes

Outro aspecto a ser considerado no planejamento estratégico das políticas de mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal se apresenta no processo licitatório e o desmembramento dos projetos executivos na cidade, como consta na tabela 2:

Tabela 2: Tabela de licitações das ciclovias do Distrito Federal.

	EXTENSÃO (M)	EMPRESA	SITUAÇÃO
Asa Sul - lote 2 (L2)	16.724,01	CD Cons.	Em Andamento
Asa Norte -lote 5 (L2)	15.745,60	GW	Em Andamento
UNB - lote 7	12.003,50	Vale do Ipê	Em Andamento
Ceilândia - lote 2	8.200,32	Braspac	Em Andamento
Guará	5.768,61	ARTEC	aguarda desembargo
Paranoá	3.016,72	Freitas	Em Andamento
Asa Norte -lote 4 (100/300)	18.507,45	Dival	Em Andamento
Gama Lote 1 -	11.582,56	Sobrado	Em Andamento
Gama Lote 2 -	13.448,43	Compacta	Em Andamento
Riacho Fundo II	8.033,35	-	Em contratação
Park Way - lotes 1,2 e 3	38.644,05	-	Em andamento
Eixo Monumental	17632,53	EPC	Em andamento
Setor Militar	9.235,96	Caenge	aguarda recursos
Asa Sul Lote 1 (100/300)	21.187,46	Dan Herbet	aguarda recursos
Asa Sul Lote 3 (Av. Nações)	13.167,85	Teccon	aguarda recursos
Asa Norte Lote 6 (L4)	8.783,84	Dival	aguarda recursos
Lago Sul Lote 1	13.405,33	JM	aguarda recursos
Lago Sul Lote 2	5.287,28	JM	aguarda recursos
Lago Sul Lote 3	10.337,53	Caenge	aguarda recursos
Samambaia	4.515,53	Braspac	aguarda recursos
Taguatinga	6.483,79	Froylan	aguarda recursos
Cruzeiro / Octogonal	14.704,03	-	não licitada
Lago Norte Lote 1	3.524,71	-	não licitada
Lago Norte Lote 2	9.237,98	-	não licitada
Sobradinho	9.450,08	-	não licitada
Samambaia (Ampliação)	21.695,10	-	não licitada
Águas Claras	12.333,04	Dan Luz	deverá ser feita nova licitação
TOTAL	332.656,64		

Fonte: Secretaria de Transportes

Os inúmeros entraves observados nos processos licitatórios indicam os propósitos do governo e o controle da economia, por meio das empresas licitadas, no espaço urbano. Com isso, a cidade (e os elementos pertencentes a ela) torna-se mercadoria, como analisa VAINER (2002):

“Talvez esta seja, hoje, uma das ideias mais populares entre os neoplanejadores urbanos: a cidade é uma mercadoria a ser vendida [...] Isto explicaria que o chamado *marketing urbano* se imponha cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades.”. (2002, p. 78).

Foi apresentado como tema de entrevista aos representantes da Secretaria de Transportes e da Casa Civil da Governadoria, a responsabilidade de gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF).

A lei que regulamenta o Plano Diretor (2011) define a Secretaria de Estado de Transportes como órgão responsável pela gestão do PDTU/DF.

O entrevistado da Secretaria de transportes analisa que:

“todos os órgãos do GDF envolvidos direta ou indiretamente com o Plano colaboram na gestão e execução das diretrizes. O PDTU/DF é um instrumento de planejamento, que tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal”.

O entrevistado da Casa Civil, que também é coordenador do Fórum de Mobilidade por Bicicleta do DF, ressalta:

“A gestão do PDTU-DF é da Secretaria de Transportes. Não tem como desvincular isso. O Fórum não ultrapassa as atribuições do PDTU, né, tanto é que o que se tange, o que tá definido no PDTU como responsabilidade, que é o sistema de aluguel de bicicletas, quem está executando é a Secretaria de Transportes.”

O relatório final do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (2011) apresenta no item 9.7.1, referente aos aspectos institucionais relacionados à política de transportes e mobilidade. O quadro 26 ressalta problemas e ações no âmbito institucional:

“Dentre os problemas analisados, ressalta-se a carência de sistematização e atualização das competências dentro das novas estruturas da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS, assim como desatualização, desintegração, falta de racionalização e, em alguns casos, inexistência de processos, procedimentos e instrumentos de trabalho relativos às funções de gestão dos transportes e à gestão organizacional em ambas as instituições”. (2011, p. 294).

Dentre outros problemas institucionais analisados no Relatório Final do PDTU-DF (2011), observam-se “lacunas e falta de pertinência da composição e da qualificação do quadro de pessoal da ST e da DFTRANS”.

Dentre as ações recomendadas pelo relatório para sanar os problemas no âmbito institucional, estão:

“Monitorar, avaliar e promover melhorias relativas à organização da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS, e capacitar gerencial, técnica e administrativamente as equipes da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS”. (Relatório Final PDTU-DF, 2011, p. 294).

A Secretaria de Transportes, sendo responsável pela gestão do PDTU-DF, necessita de uma articulação interna, por meio da capacitação gestão técnica profissional, para promover a gestão de um plano tão importante para a política de transportes e mobilidade no Distrito Federal e, conseqüentemente, a articulação com os demais órgãos setoriais do governo.

A partir das entrevistas realizadas, percebe-se que a sociedade civil apresenta uma relação muito frágil com o governo, no que tange a participação nos espaços de gestão das políticas de mobilidade urbana por bicicleta no DF.

Além dessa relação frágil com a sociedade civil, as pessoas que se encontram fora desses espaços de diálogo com o governo estão fora do espectro político ao qual o governo almeja em relação aos transportes e à mobilidade urbana no DF. E devido à incapacidade desses grupos nas outras Regiões Administrativas, não referente à sua atuação específica, mas à condição de incapacitação proposta conscientemente pela superestrutura política, jurídica e ideológica do poder estatal, como analisa LACOSTE (2010):

“Numa outra escala, a dos problemas que se colocam na cidade, é surpreendente constatar a que ponto os habitantes (e mesmo os mais preparados politicamente) se acham incapacitados de prever as consequências desastrosas que acarretarão tal plano de urbanismo, tal empresa de renovação, que, no entanto, lhes concerne diretamente. As municipalidades, os promotores estão agora tão conscientes dessa incapacidade que eles não hesitam mais em praticar o “acordo” e de apresentar os planos dos futuros trabalhos, pois as objeções são raras e fáceis de iludir.” (2010, p. 40).

“Deveras, as representações espaciais só tem verdadeiro significado para aqueles que as sabem ler, e esses são raros; dessa forma, as pessoas não irão perceber até que ponto foram enganadas, senão após o término dos trabalhos, quando as modificações se tornarem irreversíveis, em boa parte”. (2010, p. 40).

Um dos temas da entrevista se refere aos canais de diálogo do governo com a sociedade civil.

Um dos entrevistados, participante do extinto Comitê Gestor e integrante do atual espaço de gestão das políticas de mobilidade, o Fórum de Mobilidade por Bicicleta, percebe que houve um fechamento desses canais de diálogo, considerando muito negativa essa limitação da participação da sociedade civil:

“eu percebo que houve um fechamento, e isso é muito negativo. O ideal é que fosse uma coisa mais aberta, em que qualquer membro de mobilidade urbana sustentável e bicicleta pudessem participar. Não é uma coisa de ciclista, é uma coisa de cidadão, da cidade, da cidadania”.

Um aspecto interessante ressaltado pelo entrevistado é o relacionado aos direitos dos cidadãos. Segundo ele, todos têm direito à cidade. Porém, poucos têm a garantia desses direitos.

Praticamente todos os entrevistados ressaltam a importância da sociedade civil e dos movimentos sociais que lutam por políticas públicas no contexto do direito à cidade e da mobilidade urbana.

Correlacionando as análises das entrevistas, as observações e a participação do pesquisador nos grupos de ciclistas, da sociedade civil e dos movimentos sociais de mobilidade urbana, a pesquisa considera que a sociedade civil e os movimentos sociais de mobilidade urbana no Plano Piloto tiveram um importante papel no processo de iniciação à participação popular nos espaços de gestão e implementação das políticas de mobilidade no DF.

O início da implementação dos projetos de mobilidade por bicicleta no Plano Piloto, a construção das ciclovias, os projetos educacionais relacionados à mobilidade, o sistema de bicicletas públicas, todos esses projetos saíram do papel por causa da participação ativa dos movimentos sociais de mobilidade por bicicleta, juntamente com a sociedade civil no Plano Piloto.

Esses grupos estão em processo de embate com o poder governamental. Eles conseguiram superar a fronteira entre direitos e garantias de direitos. Conseguiram a garantia da implementação da malha ciclovitária no Distrito Federal que, embora possua sérias irregularidades, é uma infraestrutura importante para o incentivo ao uso de meios alternativos de transporte na cidade.

Um dos entrevistados ressalta que agora, a sociedade civil e os movimentos sociais se sentem mais fortes para a reivindicação da garantia desses direitos:

“Foi fundamental, eu diria, que foi a comunidade da sociedade civil do DF que fez sair as ciclovias, a malha cicloviária do DF, do papel, e que agora, se fortaleceu em função exatamente dessa infraestrutura que agora o governo não pode mais deixar de lado, e vai ter que começar a partir daí. E a sociedade se sente ainda mais forte a participar, ela tem que ser inteligente, estratégica, propositiva e, fundamentalmente, fiscalizadora”.

Convém ressaltar que a conquista, ainda que gradativa, nos espaços governamentais, por parte dos movimentos sociais de mobilidade urbana, é fruto da conquista, também gradual, nos espaços públicos.

Cito como exemplo, dois grupos que atuam politicamente no espaço público, reivindicando o direito à cidade, à mobilidade urbana, à bicicleta como meio de transporte nas cidades, e ao transporte público para todos e a qualquer momento, sem políticas de tarifação.

A Bicletada ou Massa Crítica do Distrito Federal, e o Movimento Passe Livre (MPL) fazem a política nas ruas, reivindicando os direitos já citados, e promovendo uma cultura à manifestação popular, ferramenta indispensável no que tange a participação nas políticas públicas em todos os aspectos.

Uma especificidade desses movimentos é a ação direta no espaço público, principalmente nas ruas da cidade. Como lugar onde as contradições sociais se expressam, e a ação política nesse espaço se torna ainda mais importante no embate de poderes observados cotidianamente na rua, como bem analisa CARLOS (2007):

“Finalmente na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade, e é aí que afloram as diferenças e as contradições que permeiam a vida cotidiana, bem como as tendências de homogeneização e normatização impostas pelas estratégias do poder que subordina o social.” (2007, p.51).

Esses movimentos também buscam romper os paradigmas de normatização do espaço público. Ao realizarem as manifestações na rua, esses movimentos dão uma nova abordagem à apropriação do espaço público pelo cidadão, totalmente contrária à visão paradigmática capitalista de observação da rua como espaço de passagem e de desvalorização da subjetividade na rua, como bem explica CARLOS (2007):

“Na rua se observa o predomínio do econômico na sociedade levado ao extremo, em que a eliminação dos símbolos se dá de forma inequívoca em proveito dos signos, que normatizam o comportamento, ordenam o que comprar, vestir, onde e como ir, através da generalização dos condicionamentos da vida cotidiana a uma só dimensão; aquela do comando.” (2007, p. 57).

O Movimento Passe Livre, por meio de seu histórico de atuação política, representa a participação popular nos espaços de gestão das políticas de mobilidade há algum tempo.

A Bicletada-DF apresenta uma participação política no espaço público que gera uma visibilidade social e política extremamente importante quando conscientiza a população à respeito da importância da bicicleta no espaço público, mais especificamente, na rua, compartilhando o espaço público com os outros meios de locomoção. É um movimento que reivindica a mobilidade urbana em sua essência.

Em contrapartida, a participação popular nas outras Regiões Administrativas é identificada com menor intensidade, com relação a chamar a atenção da população a respeito das políticas de mobilidade nas cidades satélites.

Um dos entrevistados ressalta que nas RAs, as pessoas são interessadas em relação às políticas de mobilidade urbana, porém as Administrações Regionais não promovem ações nessas regiões:

“Aí é outra tristeza, porque nas RAs, você tem até as pessoas interessadas, mas as Administrações Regionais não promovem isso. Estas seriam, naturalmente, os núcleos e os centros pra poder fazer.”

Os movimentos sociais de mobilidade urbana por bicicleta nas Regiões Administrativas fora do Plano Piloto encontram dificuldades na articulação com as administrações regionais e na sua própria articulação. Os grupos apresentam dificuldades em promoverem uma articulação política. Geralmente, os grupos se reúnem pelo lazer, ou esporte.

Convém ressaltar que existe outra questão importantíssima na delineação das configurações das políticas de mobilidade, a questão de classe, que se insere fortemente no Distrito Federal, com um dos maiores índices de desigualdade social no Brasil.

SERPA (2011) apresenta o poder da classe média na produção sócio cultural das cidades, sendo esta classe o “foco” dos gestores e planejadores urbanos que pensam a cidade exclusivamente como um objeto de mercado que favoreça o principal “cliente” consumidor

do espaço urbano, o indivíduo de classe média. Ou seja, todas as estruturas urbanas, ou “equipamentos urbanos” servem de apanágio para esse consumidor de classe média. Os exemplos das estruturas são evidentes: ruas, estacionamentos subterrâneos, estacionamentos superiores, dentre outros:

“Na verdade, são as classes médias cultivadas os “clientes” privilegiados dos equipamentos socioculturais, concebidos por elas e para elas, que são, ao mesmo tempo, os criadores, os gestores e os usuários dos espaços públicos urbanos, definindo e garantindo, através da apropriação social e espacial, sua identidade e seu poder”. (2011, p. 115).

Os projetos cicloviários que estão saindo do papel no Plano Piloto foram garantidos devido à participação e reivindicação da sociedade civil no Plano Piloto. A sociedade civil no Plano Piloto, constituída pela classe média do Plano Piloto, exerce uma pressão muito maior no governo, buscando atender às reivindicações na sua cidade, ou seja, o embate de classes define a prioridade governamental na elaboração e execução dos projetos de mobilidade por bicicleta no Distrito Federal.

Com isso, é evidente uma análise que indique uma menor força política dos movimentos sociais nas cidades satélites. Ainda que esses grupos venham a compor esses possíveis espaços de gestão e implementação das políticas de mobilidade, a escala de prioridades do governo sempre atenderá ao grupo social dominante, ou seja, a sociedade civil no Plano Piloto.

Um dos entrevistados analisa que os projetos de mobilidade que existem nas cidades satélites se configuram como recorte de classes, ou seja, como uma infraestrutura que atenda à manutenção das estruturas de classe, como nas ciclovias no Varjão, no Paranoá, dentre outras:

“acho que em geral existe um problema de classe muito forte, eu acho que a ciclovia funciona, por exemplo, onde tem a ciclovia do Varjão, que é claramente pra levar os piscineiros pro Lago Norte, sabe, então, tem uma coisa sempre nas cidades satélites que aonde tem ciclovia geralmente é uma coisa de subserviência dos pobres aos ricos, assim, eu acho que isso tem esse recorte de classe muito forte”.

Essas, tendo suas funções estabelecidas à subserviência aos padrões, como nas ciclovias em Arniqueiras (foto11), ciclovias que não garantem o deslocamento por toda a cidade, mas pela parte mais rica dela, ou seja, as mansões do Park Way.

Fotografia 11 – Ciclovia em Arniquireas (próximo ao Setor de Mansões Park Way)



Fonte: Elaborada pelo autor.

Segundo MOREIRA (2008), as relações sociais se estabelecem por meio das relações de produção, sendo estas entre proprietários iguais ou não (de acordo com os meios de produção e apropriação da força de trabalho). Geralmente, as relações desiguais prevalecem, e, com isso, uma estrutura social de classes é formada. Essa estrutura comandará o processo da formação econômico-social.

O autor ainda problematiza a estrutura de classes e a relação intrínseca de poder estabelecida pela classe dominante, com a apropriação desta da infraestrutura econômica, e o auxílio da superestrutura jurídica e política na reafirmação dessa hegemonia:

“Numa formação econômico-social deste tipo, toda vez que no processo de produção se reproduzir as relações econômicas existentes, com a reprodução destas estará se reproduzindo a própria estrutura de classes em geral”. [...]

“Para que tal encadeamento de reprodução realizado no nível da infraestrutura econômica se faça sem risco de ruptura na continuidade da produção, surge a

superestrutura com suas relações sociais jurídicas, políticas, ideológicas e culturais para garantir as relações de base”. (MOREIRA, 2008, p. 69).

De acordo com SERPA (2011), o trabalho do Estado como supridor das necessidades da classe média provoca a desintegração da cidade, pro meio da produção de determinadas estruturas que se encaixam na análise da pesquisa, principalmente no que tange os projetos ciclovitários segregados nas Regiões Administrativas:

“Trabalhando para as classes médias urbanas, o Estado parece produzir apenas objetos e imagens que são, na verdade, testemunhos da desintegração e da desorganização da cidade contemporânea”. (2011, p. 176).

Uma integração regional agiria em um sentido de interesse contrário ao da classe média, que necessita manter a circulação automotiva particular e percorrer o seu trajeto sem imprevistos, como ciclistas e condutores de outros meios de circulação, e inclusive, o transporte público, com a execução das faixas exclusivas, o que, na verdade, nada mais é do que uma forma de deslocar a “culpa” pela grande retenção nas vias de circulação ao ônibus.

Segundo a maior parte dos entrevistados, o maior objetivo a ser alcançado por uma política de mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal é o projeto de integração das Regiões Administrativas.

Estabelecido nas diretrizes do PDTU-DF, a gestão integrada do sistema viário, de transportes, e de trânsito é instrumento fundamental em uma política efetiva de mobilidade no Distrito Federal, integrando todas as Regiões Administrativas, por meio de infraestrutura de meios de transporte não motorizados e, principalmente, de integração modal.

A maioria dos entrevistados ressalta a importância de integração da bicicleta com os transportes públicos coletivos: o ônibus e o metrô. Dentre as infraestruturas indicadas pelos entrevistados estão a construção de bicicletários nas estações do metrô e nos terminais rodoviários, e a construção dos modos ciclovitários nas proximidades das estações e dos terminais.

Porém, observam-se falhas operacionais na execução das leis referentes ao incentivo às integrações modais, tomando como exemplo, o decreto nº 33.529, de 10 de fevereiro de 2012,

que regulamenta o transporte de bicicletas nas estações do metrô. O decreto, em seu Artigo 5º, parágrafo único, ressalta que:

“§1º Além das placas ou dísticos que devem ser afixadas pelo Metrô-DF, com vista a facilitar o acesso dos ciclistas às estações e aos vagões, o empregado operacional da linha de bloqueio deverá orientar os usuários conduzindo bicicletas ou similares.”
(Decreto nº33. 529 – Diário Oficial do Distrito Federal, 2012, p. 4).

Não é necessária a realização de uma análise minuciosa, basta uma simples observação, e não se identifica nenhuma placa ou dístico afixado pelo Metrô-DF indicando o acesso dos ciclistas às estações e aos vagões.

Além da importância da integração entre os modais, muitos entrevistados ressaltam a importância de infraestrutura de mobilidade por bicicleta nas vias de integração das cidades satélites com o Plano Piloto, como por exemplo, a Estrada Parque Taguatinga (EPTG), a Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), a Estrada Parque Contorno (EPCT), dentre muitas outras.

Essas vias de integração apresentam uma maior velocidade do tráfego do que nas vias do Plano Piloto, por exemplo, e, conseqüentemente, expõem o ciclista a condições inseguras no trânsito, sendo consideradas pelos entrevistados como vias primordiais para implantação de infraestrutura do Sistema Ciclovitário.

O projeto de mobilidade por bicicleta na EPTG pode ser considerado uma expressão política da distinção de prioridades estabelecidas no atual governo. Um projeto vinculado à campanha eleitoral do atual governador e que cai no ostracismo após três anos de mandato.

Essa é a condição de tráfego na via às 8 e meia da manhã (foto12). A saturação da via já é evidente, apesar de só terem passado aproximadamente quatro anos da realização das obras de ampliação da EPTG.

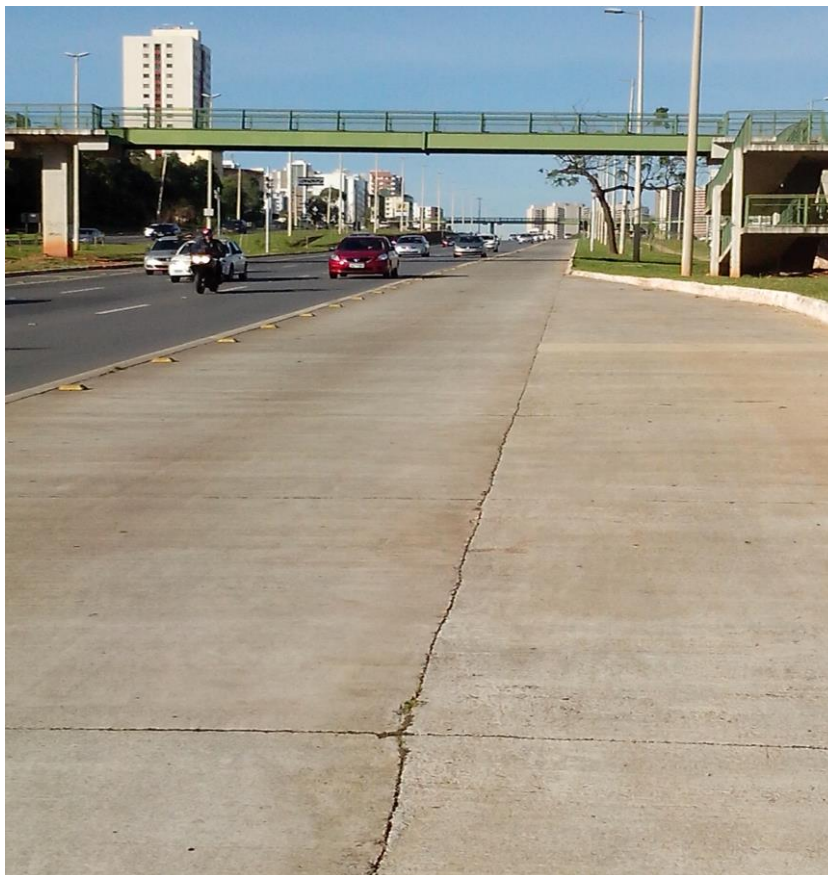
Fotografia 12 – Estrada Parque Taguatinga (EPTG).



Fonte: Elaborada pelo autor.

Um projeto que apresenta inúmeras irregularidades, como a proposta fracassada de implantação do BRT (Bus Rapid Transit) Expresso DF, e o consequente fracasso na implantação da linha exclusiva de ônibus nas faixas centrais da via (foto 13), devido à construção das paradas de ônibus à esquerda dos ônibus, em sentido contrário ao da saída dos passageiros.

Fotografia 13 – faixa central da EPTG.



Fonte: Elaborada pelo autor.

Outras falhas foram observadas logo após a conclusão das obras, como no sistema de drenagem das vias, falhas na permeabilização do solo em áreas de aclave, ocasionando processos erosivos, falhas de sinalização nas vias, falhas estruturais nas vias, como a implantação de entradas e saídas nas vias marginais em um distanciamento mínimo para visualização dos carros que entram e saem da via, inexistência de calçadas para pedestres no deslocamento entre as passarelas (foto 14), falhas no planejamento de rotatórias, como, por exemplo, na entrada de Águas Claras, dentre outros.

Fotografia 14 – inexistência de calçadas para pedestres.



Fonte: Elaborada pelo autor.

Os projetos de mobilidade por bicicleta no Plano Piloto estão em estágio de implantação das obras, enquanto que os projetos nas cidades satélites e nas vias integradoras, como o caso da EPTG, se encontram abandonadas e em estágio de “administração” por parte dos gestores públicos.

Os resultados obtidos na pesquisa comprovam a hipótese de desarticulação dos órgãos setoriais do governo na gestão e implementação dos projetos de mobilidade urbana por bicicleta, acarretando o irregular planejamento dos projetos de mobilidade e, consequentemente, o comprometimento na execução adequada dos projetos, como o comprovado na análise do projeto ciclovitário no Plano Piloto.

A hipótese de desarticulação entre sociedade civil e governo na gestão e execução dos projetos entre as Regiões Administrativas é confirmada pelos relatos apresentados nas

entrevistas que respondem à centralidade no Plano Piloto concernente à participação popular nos espaços de gestão e implementação dos projetos de mobilidade por bicicleta, e a desarticulação comprovada entre a sociedade civil, os representantes das secretarias de governo, e os representantes das Administrações Regionais, no planejamento de políticas integradas entre as Regiões Administrativas.

Com relação à hipótese de que os movimentos sociais exercem papel determinante na promoção de espaços de participação popular, gerando notoriedade governamental nos espaços de gestão e implementação dos projetos de mobilidade por bicicleta, esta é confirmada pela importância relatada pelos (as) entrevistados (as) dos movimentos sociais nas políticas de mobilidade urbana no DF, e os avanços alcançados pelos movimentos sociais no que tange a abertura de espaços de participação popular, seja na participação efetiva nos espaços de gestão do governo, seja na atuação política fora desses espaços, promovendo estratégias de conscientização da sociedade em prol de um ideário de mobilidade urbana na cidade.

À respeito da última hipótese, os resultados da pesquisa afirmam a hipótese de prioridades distintas nos projetos de mobilidade por bicicleta no Plano Piloto e na EPTG, comprovados pela atuação sistemática dos grupos da sociedade civil e movimentos sociais no Plano Piloto, em contraste com a organização ainda incipiente dos movimentos sociais nas Regiões Administrativas, aliados, principalmente, com uma concepção de política evidentemente associada à segregação de classes, comprovada tanto pelas ciclovias existentes nas Regiões Administrativas, quanto pela omissão governamental no planejamento e execução de projetos de mobilidade por bicicleta integrada entre as Regiões Administrativas e o Plano Piloto, como o observado na Estrada Parque Taguatinga (EPTG).

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Inicialmente, pretendo fazer uma ressalva ao conceito empregado por inúmeras pessoas ligadas à mobilidade urbana e, preferencialmente, à mídia e o governo. O conceito de mobilidade urbana sustentável.

O conceito popular de sustentabilidade pressupõe a preservação e utilização correta do meio ambiente com fins de não serem alteradas as condições humanas das gerações futuras e coloca-se uma tríade ou um sistema integrado que correlaciona as questões sociais, do meio ambiente, e econômicas.

O conceito de sustentabilidade é uma recriação do conceito de desenvolvimento econômico sustentável, ou seja, um conceito originado na economia, e que se fundamenta na utilização racional do meio ambiente, por meio da conscientização da sociedade.

Como conceito ideológico, é perfeito, pois mascara a vertente econômica e todos os seus desdobramentos no espaço geográfico, tornando em primazia a vertente social e ambiental.

Tem-se então um desenvolvimento econômico irrestrito em função da consciência social e ambiental, ou seja, um mundo sustentável depende de você e do meio ambiente, em uma relação dialética, em que a economia não participa no âmbito da percepção imediata de quem ouve ou vê algo relacionado à sustentabilidade.

Tomando como exemplo a mídia, que sempre ressalta a questão da sustentabilidade referente às ações do indivíduo perante o meio ambiente, ou seja, apresentando informações do tipo - não leve sacolas plásticas, não use material descartável - enfim, a relação dupla se mantém. Em nenhum momento uma empresa que produz plástico será advertida a respeito da não participação em um ambiente sustentável.

Outro exemplo, apresentado no site SESC Sorocaba, a respeito do conceito de sustentabilidade:

“A concepção de sustentabilidade pressupõe uma relação equilibrada com o ambiente em sua totalidade, considerando que todos os elementos afetam e são afetados reciprocamente pela ação humana. A sustentabilidade, portanto, diz respeito às escolhas sobre as formas de produção, consumo, habitação, comunicação, alimentação, transporte e também nos relacionamentos entre as

pessoas e delas com o ambiente, considerando os valores éticos, solidários e democráticos.” Site Sesc Sorocaba.

Observa-se que em nenhum momento é ressaltado o condicionante econômico ao se falar de sustentabilidade, o diálogo é permanente cidadão-meio ambiente. O mais próximo de uma análise econômica se dá a partir da interação do sujeito com o objeto condicionado da economia.

A ideologia passa o conceito e se institui no espaço geográfico, ou seja, a mobilidade urbana sustentável passa a ser o condicionante das políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal. MARICATO (2000) analisa a importância da dominação econômica e ideológica no espaço urbano e sua responsabilidade na apresentação do planejamento urbano:

“O espaço urbano não é apenas um mero cenário para as relações sociais, mas uma instância ativa para a dominação econômica ou ideológica.” (2000, p.168)

A proposição de um projeto de mobilidade por bicicleta que se vincula exclusivamente à construção de ciclovias segregadas, ou seja, a visão dual é compartilhada novamente, e a relação se estabelece novamente, o ciclista e o meio ambiente interagem de forma harmoniosa, sem a menor preocupação da economia, e consequentemente, do Estado, instrumento condicionado das regulações econômicas.

Mas, qual seria o principal símbolo que a economia busca esconder a partir do conceito ideológico de mobilidade sustentável?

Creio que seja o automóvel particular, o carro, que se sobressai no espaço público da rua, congestionando cada vez mais vias, promovendo cada vez mais conflitos no espaço público, com a construção de estacionamentos, ampliação de vias, etc.

Esse símbolo da economia se impõe majestoso nos comerciais de TV e Rádio, Internet, e quaisquer outros meios midiáticos disponíveis. Os comerciais de carros crescem exponencialmente, os impostos de fabricação e comercialização dos carros, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) decresce de forma vertiginosa, ano após ano, o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) atinge índices extremamente baixos, e o derretimento das calotas polares assombra a sociedade capitalista.

Com relação a uma efetiva política de mobilidade urbana, recomendo uma nova abordagem, que promova a restrição do uso indiscriminado de automóveis na cidade, como em Tóquio, por meio da elevação dos tributos referentes à produção e comercialização de automóveis particulares, além da diminuição na velocidade das vias, proporcionando uma melhor coabitação entre motoristas e ciclistas na rua.

Um planejamento da magnitude que o Governo do Distrito Federal promove atualmente, por meio da construção de 600 km de ciclovias, apresenta inúmeros equívocos de interpretação.

Primeiramente, é muito mais difícil e complexo o planejamento de ciclovias segregadas, é necessária a análise de diversos conjuntos presentes no espaço urbano, como a rede subterrânea, compreendendo rede de esgoto, rede elétrica, o conjunto ambiental, com os corredores ecológicos presentes no ambiente, a condição de infraestrutura do uso e ocupação do solo, por meio de conflitos com puxadinhos, faixas de pedestres, calçadas, estacionamentos, habitações públicas e particulares, iluminação, dentre outros conjuntos de fatores.

Convém ressaltar que, como infraestrutura complementar, as ciclovias segregadas serão, com certeza, indispensáveis em um projeto de mobilidade por bicicleta, como por exemplo, nas quadras 200 da Asa Norte onde não há saída, as ciclovias seriam utilizadas como infraestrutura de integração com os outros modos ciclovitários.

SERPA (2011) nos dá uma dica de como o planejador urbano pode atuar sem que comprometa a estrutura fundamental de uma cidade: o convívio e o diálogo entre as pessoas da cidade:

“Como planejador, o profissional deve renunciar aos esquemas estáticos (e de modo geral, hegemônicos) de desenho urbano e ambiental a apropriar-se de novas formas de representação e desenho das cidades, buscando uma comunicação mais efetiva com os cidadãos comuns. Para estes últimos, o processo de planejamento deve reservar espaços de ludicidade, de modo a democratizar o acesso às (múltiplas) formas de desenho e gestão dos espaços urbanos, pavimentando o caminho para um planejamento efetivamente participativo e cidadão”. (2011, p. 129).

A construção de ciclovia segregada é muito mais cara do que a implantação de uma infraestrutura integrada na via, devido a todo o complexo processo de planejamento e execução que esse tipo de infraestrutura envolve.

O fato de serem construídos 600 km de ciclovias, e uma quilometragem maior do que cidades como Amsterdã, não garante mobilidade urbana, se não estiverem integradas, como o caso analisado da Estrada Parque Taguatinga (EPTG), e outras vias integradoras no DF.

Caso o projeto se vincule exclusivamente no contexto de infraestrutura à construção de ciclovias segregadas, e caso o governo tenha a boa intenção de realmente promover um projeto de integração de 600 km, somente de ciclovias segregadas, e tomando como referência o dado apresentado por um dos entrevistados, de que o gasto na construção de 1km de ciclovias no Plano Piloto chega a 300 mil reais, o gasto será inimaginável e inadmissível, mesmo que seja tão bom quanto Amsterdã.

Com relação à argumentação de alguns grupos políticos e, inclusive, de alguns ciclistas, de que a ciclovia gera mais conforto e segurança ao ciclista, tem-se a nítida impressão de que o próprio ciclista quer se colocar fora do contexto da mobilidade urbana, enquanto que ele (a) é parte integrante da mobilidade e fator condicionante de existência de um ideário de mobilidade realmente efetivo nas cidades.

O conceito de coabitação apresentado por dois conceituados teóricos em Geografia: LA BLACHE (1954), e MOREIRA (2008) torna mais clara essa visão ideológica distorcida da segregação espacial e de planificação e homogeneização no espaço urbano, assim como cada detalhe estrutural referente aos projetos analisados nesta pesquisa:

“A disputa hegemônica racha a estrutura espacial num confronto que atravessa cada uma das contradições, aguçando cada nível intensamente”. [...]

“Ali, entretanto, onde prevalece a coabitação, o diálogo é o caminho da solução dos problemas. Nas sociedades comunitárias, o simples hábito de coabitar já é o modo automático como os conflitos se resolvem. Nas sociedades modernas, o caráter classista e a ideologização agem no sentido de neutralizar essa possibilidade”. [...]

“A solução pela coabitação é assim levada para dentro do espaço construído na referência da centralidade”. (2008, p. 90).

LA BLACHE (1954) Apud MOREIRA (2008) expõe a análise da coabitação e sua importância geográfica:

“No ponto de vista geográfico, o fato de coabitação, quer dizer, o uso em comum de certo espaço, é o fundamento de tudo.” (La Blache, 1954, p. 156).

Considero a não coabitação uma forma egocêntrica de se pensar a mobilidade. Se a mobilidade, como essência, é pensada como um todo, porque se colocar à parte, como um

fragmento exposto, dissociado de uma estrutura fundamental para a cidade. É como se o próprio cidadão se colocasse fora da cidade. Se você quer lutar pelo direito à cidade e à mobilidade, se junte a ela, se integre, e promova o crescimento desse processo.

Como proposta de incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte, lazer, esporte, turismo, os projetos ciclovitários realizados pelo Governo do Distrito Federal atendem a todas essas expectativas, da própria comunidade, e o sentimento de um ambiente agradável que as ciclovias proporcionam.

Porém, como projeto de mobilidade urbana para o Distrito Federal, ele não atende à principal prerrogativa da mobilidade urbana, a composição de um sistema equilibrado entre os modos de transporte, promovendo integração, efetividade e equidade nos deslocamentos nos espaços públicos da cidade.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** 2012.
2. CARLOS, Ana Fani. **O lugar no/do mundo.** São Paulo. Edição Eletrônica/ LABUR. 2007. 85p.
3. CIDADE LIVRE MTB. **PEDALA-DF.** Disponível em: <http://www.cidadelivremtb.com.br/2009/07/pedala-df.html>. Acesso em: 30/11/2013.
4. DISTRITO FEDERAL. Casa Civil da Governadoria do Distrito Federal. **Plano de Mobilidade por Bicicleta no Distrito Federal.** Brasília, DF. 2012. 18p.
5. DISTRITO FEDERAL. Decreto n. 32.245, de 21 de setembro de 2010. **Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal, criando o Comitê de Política de Implantação de Ciclovias na Malha Viária do Distrito Federal.** Brasília, DF. 2010.
6. DISTRITO FEDERAL. Decreto n. 33.158, de 26 de agosto de 2011. **Institui o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal.** Brasília, DF. 2011.
7. DISTRITO FEDERAL. Decreto n. 33.529, de 10 de fevereiro de 2012. **Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô.** Brasília, DF. 2012.

8. DISTRITO FEDERAL. Decreto n. 34.530, de 25 de julho de 2013. **Institui o Fórum da Política de Mobilidade por Bicicletas no Distrito Federal.** Brasília, DF. 2013.
9. DISTRITO FEDERAL. Lei n. 4.566, de 04 de maio de 2011. **Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF.** Brasília, DF. 2011.
10. DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transportes. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU) – Relatório Final.** Brasília, DF. 2010. 303p.
11. FIRME, Leonardo. **Pedala DF.** Distrito Federal: Secretaria de Governo. [2009?]. 49 slides, color.
12. GIL, Antônio. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. Ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2012.
13. KINNEAR, Thomas C. & TAYLOR, James R. *Marketing research: an applied approach.* Mc Graw Hill. 1979.
14. LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de Geografia Humana.** Lisboa. Cosmos. 1954.
15. LACOSTE, Yves. **A Geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra.** 17ª Edição. Campinas, SP: Papirus, 2010. 239p.

16. LOURENÇO, Uirá. **Centro Comercial recém-inaugurado revela-se inimigo de ciclistas e pedestres.** Disponível em: <http://bicicletadadf.blogspot.com.br/2010/04/centro-comercial-recem-inaugurado.html>. Acessado em: 05/12/2013
17. MARANHÃO, Eduardo. **Amostragem qualitativa.** [S.l: s.n.]. [200-] 10 slides, color.
18. MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: Arantes, O. et al. A cidade do pensamento único. Petrópolis: Vozes, 2000.
19. MINAYO, Maria. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. **In: Ciência & Saúde Coletiva**, 17(3): 621-626. 2012. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/141416054/MINAYO-2011-Analise-qualitativa-teoria-passos-e-fidedignidade>. Acessado em: 02/12/2013.
20. MOREIRA, Ruy. **Pensar e Ser em Geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico.** São Paulo. Contexto. 2008. 188p.
21. RODAS DA PAZ. **Carta sobre Conselho de Mobilidade e Acessibilidade foi protocolada no Buriti.** Disponível em: <http://www.rodasdapaz.org.br/carta-sobre-conselho-de-mobilidade-e-acessibilidade-foi-protocolada-no-buriti/>. Acessado em: 01/12/2013.
22. SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea.** 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2011.
23. SESC SOROCABA. **Conceito de Sustentabilidade.** Disponível em: <http://sustentabilidade.sescsp.org.br/conceito-de-sustentabilidade>. Acessado em: 02/12/2013.

24. VAINER, Carlos. **Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano.** A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis. 3ª ed. [75 – 103]. 2002.

8. BIBLIOGRAFIA

1. ALTA carga tributária torna a bicicleta produzida no Brasil a mais cara do mundo. **Redação Bem Paraná com assessoria.** Paraná, 10 jun. 2013. Disponível em: <http://www.bemparana.com.br/noticia/260612/alta-carga-tributaria-torna-a-bicicleta-produzida-no-brasil-a-mais-cara-do-mundo>. Acessado em 10 jun. 2013.
2. ARAÚJO, G; REIS, D. F. Jr. **As representações sociais no espaço geográfico.** GEOTemas, Pau dos Ferros, Rio Grande do Norte, Brasil, v 2, n. 1, p. 87-98, jan./jun., 2012.
3. CARVALHO, D. **Mobilidade Urbana e Cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília integrada.** 2008. 124 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, DF.
4. DISTRITO FEDERAL. Lei n. 4.397, de 27 de agosto de 2009. **Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.** Brasília, DF. 2009.
5. DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Governo. Coordenadoria de Articulação e Acompanhamento. **Memória da Reunião – Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicletas no DF.** Brasília, DF. 2011. 11p.
6. DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transportes. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU) – Relatório Andamento nº 8.** Brasília, DF. 2010. 153p.

7. MARTINS, R. DF: Mobilidade urbana à beira de um colapso. **Transporte Coletivo DF**. Brasília. 24 mai. 2012. Disponível em: http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=8266. Acessado em: 03/06/2012.
8. MUKAI, H. et al. **Logística Urbana: a proposta brasileira**. XII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém-PA, p.1-18, mai. 2007.
9. OLIVA, J. A Cidade sobre quatro rodas: **O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social**. 2004. 356 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, SP.
10. PIRES, C. **Potencialidades Cicloviárias no Plano Piloto**. 2008. 194 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, DF.
11. SANTOS, M. **A urbanização desigual**. Petrópolis: Vozes, 1980.
12. SOCIEDADE DAS BICICLETAS. **Carta de Esclarecimento: é preciso rever o processo de análise e aprovação dos projetos cicloviários do DF**. Disponível em: <http://sociedadedasbicicletas.blogspot.com.br/>. Acessado em: 29/11/2013.
13. TENÓRIO, G. **Ao desocupado em cima da ponte**. Brasília, **Arquitetura e Vida Pública**. 2012. 391 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, DF.

14. VALLA, V. **Sobre participação popular: uma questão de perspectiva.** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 14(Sup. 2): 7-18, 1998.

15. YUASSA, V. N. **Impactos da hierarquia viária orientada para o automóvel no nível de serviço de modos não motorizados.** 2008. 200p. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

9. APÊNDICES

Apêndice A - Entrevista com ciclistas no Plano Piloto, Taguatinga, e em Águas Claras.

Entrevista 1:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial, realizada via e-mail.

Você está satisfeito(a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não. Os projetos são fragmentados e não pensam a cidade em seu conjunto. Não há um esforço para integrar a bicicleta na cidade, mas apenas um conjunto de obras sem planejamento. A estrutura cicloviária não atende as regiões mais carentes do DF com maior uso de bicicleta e com maior quantidade de acidentes.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Pouco.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Sim. Participo do fórum de mobilidade.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Sim.

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Meio de transporte.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Não. As obras são de baixa qualidade, além dos problemas de falta de planejamento acima citados. Além disso, não há políticas educativas em grande escala, que possam mudar o comportamento, permitindo maior respeito ao ciclista, nem fiscalização.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Depende. Há soluções diferentes para cada situação.

Em vias de baixa velocidade no plano piloto, uso a rua. É mais rápido e mais seguro. Sem políticas educativas, fiscalização e sem tratamento adequado nos pontos de conflito há um risco iminente de colisões entre ciclistas e automóveis nos cruzamentos. Também há risco de conflito entre ciclistas e pedestres nas ciclovias.

Em vias de velocidade a partir de 60 km, uso preferencialmente as ciclovias.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Não é apenas viável, mas é necessária. Esta deveria ser uma prioridade da política ciclovária.

Entrevista 2:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial, realizada via email.

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não. Falta pensar em bicicletários em locais de grande circulação pública; as ciclovias são desconexas e com péssima qualidade de pavimento; o projeto cicloviário mantém a prioridade aos veículos e dessa forma em pontos de conflito, o ciclista que tem que esperar os carros e nesses pontos o risco de acidentes é alto; não foi pensada em medidas de moderação de velocidade, sinalização adequada e travessias de bicicleta em nível, sem rebaixamento da ciclovie e nem em iluminação.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Conheço a existência, porém conheço apenas parcialmente o seu conteúdo.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Não tenho conhecimento, creio que nunca foram feitas pesquisas pelo governo.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

O Fórum é um espaço de participação, porém apenas com caráter consultivo e a sociedade não o compõe oficialmente.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Meio de Transporte.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Não estou.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Utilizo a rua e apenas nos pontos em que as quadras são fechadas e no início da L2 norte, utilizo as ciclovias. Porque o pavimento é ruim, fazendo a bicicleta trepidar, porque a preferência não foi dada ao ciclista e sendo assim o seu tempo de trajeto aumenta muito e porque em várias situações de pontos de conflito a travessia do ciclista é mais perigosa do que se estivesse acompanhando o trânsito de maneira integrada. Isso ocorre porque carros param próximo às ciclovias e bloqueiam a visão dos ciclistas, porque em horário de pico é necessário se projetar rapidamente para conseguir atravessar as ruas ou porque as ciclovias jogam ciclistas para vias de alta velocidade que não seriam usadas em caso contrário.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Sim. Na verdade, acho que a prioridade deveria ser essa, de interligar satélites que são conectadas por vias ou mesmo rodovias de alta velocidade e onde sim há risco a integridade do ciclista.

Entrevista 3:

Data da entrevista: 22/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial, realizada via e-mail.

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não, apesar do grande aumento da malha cicloviária em Brasília, nossas ciclovias (até mesmo as recém-entregues) se encontram em péssimas condições, além de normalmente não serem logisticamente úteis.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Sei o que é, mas nunca o estudei.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Sim, costumo me atualizar sobre projetos de ciclovias e conscientização do trânsito.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Sim, participo como voluntário da ONG Rodas da Paz e participo de grupos de debate e protesto.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

b) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Meio de Transporte.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Não, além das nossas ciclovias precárias, não há respeito ao ciclista na pista, nem por parte do estado, nem por parte dos motorizados.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Prefiro a rua, apesar de bueiros e buracos é o que tem melhores condições para se pedalar, é nosso espaço de origem e de onde a bicicleta jamais deveria sair, nem mesmo para as ciclovias.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Sim, totalmente viável. Além de mim, conheço muitos outros ciclistas de dia-a-dia que utilizam a bicicleta como meio de locomoção diário entre as mais diversas Regiões Administrativas do DF.

Questões relacionadas à experiência do ciclista na cidade onde mora (caso não resida no Plano Piloto):

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Meio de Transporte.

Você está satisfeito com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta em Águas Claras?

Onde eu moro não há ciclovias, mal existem calçadas e quando existem são passagem de garagens, entradas de comercio, entradas de estacionamentos e até mesmo imensos postes bloqueando a passagem. Aqui em águas claras o pedestre e o ciclista sofrem!

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Não tenho opção, aqui em Aguas Claras tenho que usar a rua e lutar pelo meu cantinho na faixa da direita, rezando pra ter meu 1,5m respeitados pelos tiranos motoristas.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Águas Claras/Plano Piloto, e Águas Claras /demais cidades satélites?

Sim, totalmente viável, eu e muitos outros nos locomovemos apenas de bicicleta, independente se o destino é plano piloto ou outra cidade satélite, independente da disposição de metro.

Entrevista 4:

Data da entrevista: 27/11/2013

Local da entrevista: Estação Metrô – 112 Sul

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não estou. Eu acho que esses projetos do GDF já são ultrapassados, e a visão deles é não atrapalhar o trânsito. Infelizmente, não tem como você ter um projeto ciclovitário eficiente, tirando as bicicletas das ruas. Não tem como você construir ciclovia em tudo quanto é canto, e uma hora você tem que compartilhar a rua. Mas o GDF parece que pensa que o trânsito é intocável, né. Então, você não pode mexer em nada aqui no trânsito, tem que fazer a ciclovia, se adaptar ao jeito que o trânsito é hoje.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Não conheço. Eu já ouvi falar, mas não conheço detalhes.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Eu acompanhei um pouco as discussões que houve na época que estavam começando a implementar a bicicleta, e, inclusive, eu participei de algumas audiências públicas pra tentar dar opinião, adequar às coisas como ciclista e usuário de bicicleta de transporte. Eu achava que devia ter sido feito, mas não houve nenhuma aceitação por parte do governo dessas adequações. Acabou que a ciclovia foi feita do jeito que eu acho que não era concebido e, em minha opinião, com sérios problemas de implantação. Inclusive, em minha opinião, ele aumenta um pouco o risco dos ciclistas em alguns pontos.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Eu tenho visto na imprensa, alguns chamados pra participar de algumas audiências públicas. Eu, inclusive, no começo, participei, mas eu desanimei um pouco quando percebi que as nossas opiniões e os nossos esforços não estavam sendo levados em consideração. Inclusive, eu vi uma vez que teve uma audiência pública do GDF, que o próprio representante do GDF não compareceu, né, então isso que me desmotivou totalmente a continuar acompanhando os desdobramentos desse projeto transporte no DF.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Eu uso a bicicleta, principalmente, como transporte. Eu nem tenho carro no meu nome. A minha esposa tem um carro, mas ela usa mais ela. Eu uso o transporte público e uso a bicicleta.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Não, estou muito insatisfeito.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

De acordo com as respostas anteriores, o ciclista utiliza preferencialmente a rua.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Sim, completamente viável. Só não é feito por falta de vontade política do GDF. Mas é completamente viável, inclusive, mesmo com essa total falta de atenção do GDF nessa parte, de integrar as cidades satélites pro Plano Piloto, que, em minha opinião, é muito mais importante do que ficar construindo ciclovia no Plano Piloto, onde as velocidades são mais reduzidas, e, enfim, é mais seguro andar no Plano Piloto do que, por exemplo, numa via como a EPTG, é. Muitos ciclistas usam a EPTG como caminho, né, se arriscando, em minha opinião, um pouco, porque o GDF, simplesmente, não investe aonde tem que se investir que é na ligação entre as cidades satélites, que é, em minha opinião, onde mais precisa de infraestrutura ciclovária, como ciclovias e segregação de tráfego.

Entrevista 5:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: Águas Claras

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Bem, o que tá sendo realizado pelo GDF, a meu ver, está focado no Plano Piloto, então, totalmente insatisfeito. Até mesmo no Plano Piloto já é um projeto deficiente, onde as ciclovias são de baixa qualidade, a conscientização tá sendo, aliás, não está sendo, né. Uma vez ou outra, esporadicamente, de maneira bem pincelada nas mídias. Mas não tá sendo bem efetivo não.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)? Você o conhece amplamente, já tem conhecimento das diretrizes, objetivos, etc.?

Não, amplamente não. Só por fora mesmo. Tenho uma visão bem periférica mesmo.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Não, nenhum. Dificilmente.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Eu sei da existência de alguns comitês que participam dessa. O Comitê de Mobilidade Urbana. Mas mesmo assim, o que eu tenho ouvido falar, é que esses comitês não tão sendo bem eficazes não.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

c) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Meio de Transporte. Efetivamente, assim, principalmente na hora do rush, é a melhor coisa que se tem que fazer é pegar uma bike.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

No Plano Piloto, bem, satisfeito não é bem a palavra, mas, em comparação, em termos comparativos, porque, para mim é inegável, no lugar onde eu moro que abrange Arniqueiras, Águas Claras e, eventualmente, Taguatinga, está um pouquinho melhor, porque as cidades aqui do entorno não tem nada. Andar em Taguatinga, por exemplo, é pedir ajuda pra Deus, ou então pedir pra família procurar no IML.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Bem, quando tá muito, muito sol, eu uso a ciclovia, mas, em dias normais, eu uso um pouco mais a pista no Plano Piloto. A rua mesmo, né. Porque a qualidade da pista ainda é melhor. As ciclovias, eles fizeram com um material que é de calçada, e é um péssimo material em comparação, digamos, a parte de uma ciclovia que tem lá perto de casa, que é de asfalto, assim, então a qualidade fica bem melhor lá perto de casa. No Plano Piloto tá horrível, as ciclovias.

Por exemplo, em áreas onde existe a ciclovia, existe somente a rua, sem a ciclovia, e a calçada, por exemplo, uma área onde tem uma concentração de automóveis, e é uma via de trânsito rápido, por exemplo, você utiliza a calçada, ou você prefere utilizar mesmo a via?

Ah cara, o problema da via de trânsito rápido é que, em certos horários, o motorista não quer saber se existe pedestre, se existe bicicleta, se existe nada. Então, se botar os critérios de periculosidade, eu obviamente escolheria a calçada. Mas seu eu tivesse pressa eu iria andar na pista mesmo.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Sim, eu acho que é o que tá faltando. É uma coisa tão absurdamente barata de se fazer. É uma infraestrutura tão ridiculamente fácil de se fazer que eu acho que, até um empresário, dono de uma padaria, conseguiria fazer. Veja lá o governador do Distrito Federal. Eu acho que sim, tem que ser feito sim, essa integração. Principalmente porque tem muitos trabalhadores que trabalham de bicicleta, ou seja, esse viés de se botar carro pra todo mundo, você tá indo na contramão dos tempos de hoje, assim, quando se fala em sustentabilidade, essas coisas.

Questões relacionadas à experiência do ciclista na cidade onde mora (no caso de não residir no Plano Piloto):

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

b) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Meio de Transporte.

Você está satisfeito com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta nas cidades satélites?

Então, Taguatinga, como eu falei, complexo. Toda vez que eu vou lá eu recebo uma fina, é nego xingando, é, são consciências diferentes né cara. Brasília cresceu de uma maneira, que a gente não pode pensar no monólito só, não é uma coisa só, então, no Plano Piloto é uma coisa, agora se você, no Plano Piloto as pessoas já acham ruim, agora, meu, anda de bicicleta nas cidades satélites pra você ver, é hipercomplexo. Apesar de naturalmente já fazer parte de uma cultura de algumas cidades satélites mais pacatas, tipo, Sobradinho, Planaltina, é, outras, tipo, Taguatinga, que são mais comerciais, mecânicas, esse tipo de coisa, andar de bicicleta lá ainda se propõe numa cultura muito, eles veem isso como uma coisa muito precária ainda, não é algo avançado em termos de mobilidade. Eles não veem isso como uma cultura de mobilidade.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

A questão já foi respondida anteriormente.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Taguatinga/Plano Piloto, e Taguatinga/ demais cidades satélites?

A questão já foi respondida anteriormente.

Entrevista 6:

Data da entrevista: 25/11/2013

Local da entrevista: casa do entrevistado (Asa Norte)

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta, realizados até o momento pelo GDF?

Eu me sinto bastante insatisfeito, assim. Eu utilizo a bicicleta como meio de transporte, principal meio de transporte, há mais ou menos, uns sete anos já, e, eu acho que a gente tinha um potencial, o Plano Piloto tinha um potencial. Eu, como morador do Plano Piloto, o espaço que eu posso falar, que é onde eu pedalo todos os dias, praticamente. Então acho que a gente tinha um potencial de aproveitamento de espaço pra realização de projetos de mobilidade que foram muito mal feitos, assim, então as ciclovias, eu ando só por pedaços dela, que é onde as quadras são fechadas, então, elas viram simplesmente uma maneira melhor de cruzar as quadras fechadas. Mas, por todo o resto do caminho que eu faço entre minha casa e o trabalho, eu prefiro ir pela pista, porque, apesar dos carros, me sinto ainda mais seguro nas travessias, que eu faço as travessias pelos balões, pelas rotatórias, e posso desenvolver uma velocidade melhor, porque nas ciclovias tem bastante pedestre, muita curva, um caminho que não é tão direto e tal, e o material, eu achei muito ruim também, já tá bem detonado, várias partes, assim, dessas ciclovias, e foi muito pouco, eu acho também. A coisa da integração com o transporte público também foi péssima. Era uma das grandes promessas do governo Agnelo, de primeira implantação, e até agora, nada. Todas as outras coisas que foram prometidas pra Copa do Mundo, em termos de mobilidade urbana, saíram muito pior que a encomenda, assim. Na realidade, o que a gente vê é uma continuidade do que o governo Arruda fez, prometeu um monte de coisas e na hora de implementar, foram muito mal, ou esqueceram várias coisas, então, eu ainda acho que Brasília é uma cidade muito boa pra se pedalar, mas, em termo de infraestrutura e de políticas públicas, eu consideraria muito fraco, assim. Péssimo, talvez.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Só ouvi falar. Não conheço muito especificamente não, assim. Não tenho muito conhecimento não. Conheço só mais das discussões da Bicicletada, desse tipo de coisa assim, mas eu nunca fui me aprofundar muito não.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Não. Tudo que eu tive acesso, na verdade, são algumas das, nem sei exatamente agora assim, mas via algumas campanhas que o GDF lançou, via alguns discursos de gente envolvida, tanto na esfera federal, no Ministério das Cidades, quanto no GDF, no Pedala DF e, tudo que eu vi, eu achei muito mentiroso assim, sendo bastante sincero, eu achei mentira atrás de mentira. A propaganda é muito melhor que a encomenda, assim, coisas que a gente recebeu, que a gente vê no discurso e nas propagandas é uma realidade muito diferente do que a gente vê pedalando, assim.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Eu sei que teve o pessoal da Sociedade das Bicicletas, que participou daquele Fórum lá, né, mas que também foi outra experiência desastrosa assim, né. Eu acho que serviu, na verdade, mais para o governo legitimar as suas ações, dizendo que estavam fazendo as coisas democraticamente. Mas há uma diferença muito grande entre a democracia no discurso e a democracia na prática, né, então eles estavam, simplesmente, querendo uma lista para que as pessoas pudessem corroborar ali o que eles estavam fazendo, como se fosse uma medida cheia de participação popular e pública, e a sociedade civil participante e tal, mas pelos relatos que a gente recebia na lista da Bicicletada, por quem estava tentando participar, a coisa foi de um, acho que beirou o desrespeito, assim. Acho que, tanto é que, no final das contas, o pessoal optou por sair do Fórum, se não me engano, acho que foi no Comitê Gestor. E aí teve a extinção, depois até teve uma briga pra tentar fazer um novo espaço democrático de participação. E as pessoas, na Bicicletada, pelo menos, ficaram questionando né, se valia a pena participar disso ou não, porque por um lado é importante que a gente tenha algum tipo de pressão e exerça algum tipo de pressão no governo. E por outro lado, é um dilema, porque, do outro lado, tem a participação sua, parece que dá um carimbo pra eles fazerem o que quiserem, dizendo que todos os projetos foram feitos com a consulta popular e tal, quando a gente sabe que não é bem assim. Então uma situação de trincheira, um beco sem saída quase, que a gente tem com o GDF, assim, porque, eu desconfio muito, eu não tenho o menor tipo de crença no que eles estão fazendo assim, sabe. Nem boa intenção, às vezes a gente consegue perceber até uma boa intenção. Acho que a coisa é pior do que isso, assim, pra mim.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro**

Pra mim é um meio de transporte e lazer, assim. Eu tenho carro, mas eu dou preferência, sempre, à bicicleta. Então, eu acredito que hoje em dia, mais ou menos uns setenta por cento dos meus deslocamentos devem ser feitos de bicicleta, assim, mais ou menos. Os outros trinta por cento, de carro. Gostaria de diminuir mais ainda, assim. Acho que se a cidade tivesse um pouco mais de infraestrutura pra isso, conseguiria aumentar isso, conseguiria levar para uns noventa por cento, noventa e cinco por cento dos meus deslocamentos. Mas a gente não tem essa infraestrutura, então eu faço o que eu posso, sem ficar muito, tipo, querer ser mártir da bicicleta, assim, né. E lazer também, acho que pra mim, uma das grandes diversões pra mim é andar de bicicleta.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Como eu já disse, eu estou bastante insatisfeito, assim, eu acho que tá muito aquém do que a cidade poderia oferecer. A gente tem uma cidade que tem um clima muito propício, assim, mesmo em épocas de chuva, como essa que a gente tá, as chuvas são muito espaçadas, então, dá pra você se planejar. Ainda mais com essas novas tecnologias, como a previsão do tempo, que a gente tem hoje em dia. É o que eu tenho feito, assim. Eu vejo a hora da chuva, então eu consigo me planejar bem pra poder fazer os meus trajetos de bicicleta ainda assim, sabe. A cidade é plana. A gente tem muito espaço, então, é uma raridade, pois em qualquer grande cidade do mundo, assim, sabe, a gente vê as pessoas pedalando na Europa e cidades medievais que foram feitas pra cavalos, sabe, e é uma disputa intensa por espaço, mas, mesmo assim, porque existe uma política e uma cultura de respeito à bicicleta. As coisas funcionam bem. Aqui, a gente não precisaria nem ter tantos pontos de conflito assim, porque a gente tem muito espaço. Mas a coisa é muito mal desenvolvida, assim, eu acho, e junta isso a uma mentalidade mesquinha, eu acho, que não é nem do automóvel só, assim, é uma coisa muito pior, que eu acho que é uma mentalidade de uma não compreensão do espaço público, e a

bicicleta tem tudo a ver com o aproveitamento do espaço público, né, então, aqui a gente tem uma mentalidade de privatizar tudo, né, privatizar os espaços todos, né. A nossa diversão só tem valor quando é privatizada, então, o uso da bicicleta todo fica completamente aquém do que poderia ser, eu acho que Brasília tem um potencial, pode ser uma das cidades melhor de se andar de bicicleta no mundo, assim, pelo que eu conheço.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê? Em determinadas situações, o ciclista fica meio a mercê dessa situação, porque não tem ciclovia, e ele tem que ir para um destino, por exemplo, e só tem a calçada, por exemplo, e se ele andar na contramão seria contra o Código de Trânsito Brasileiro, por exemplo.

Eu ando na calçada, cara. Eu ando na ciclovia, um pouco, e ando na rua também. Eu geralmente prefiro a rua, porque os caminhos eu acho melhor, geralmente são melhores. Na rua, eu consigo desenvolver uma velocidade melhor, e tem menos chance de colisão com algum pedestre, assim, e tal. Mas também, não tenho nenhum pudor em fazer alguma coisa que seja contra a lei, assim, sabe. Não estou dizendo que isso é recomendável, mas, eu acho que também a cidade e as leis de trânsito, como estão dispostas hoje em dia, são feitas para os automóveis, para o privilégio dos automóveis. Então, se você for fazer tudo exatamente como tá disposto, você está ferrado na cidade, assim. Você pode correr bastante risco. Então, às vezes, eu prefiro pegar uma calçada, prefiro pegar um pedacinho de contramão, sabe. No fim das contas, vai ser menos perigoso do que se eu fosse tentar fazer todos os trajetos utilizando, ou a ciclovia ou a rua, né, na mão.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Eu acho que a gente tem um problema bem grande nisso, assim. Porque a gente tem muito vazio urbano em Brasília. Então, isso dificulta muito um bom sistema de transporte público, né. Se a gente fosse uma cidade de mais concentração, a vida e o transporte funcionariam melhor né, os vazios urbanos causam muito problema nesse sentido. Mas ainda assim, com o que a gente tem, eu acho que seria possível sim, terem estruturas de integração modal, sabe. Se a gente tivesse uma linha de metrô melhor, assim, mais ampla, sabe. Já tem bastante gente que usa essa integração entre bicicleta e metrô. Se isso fosse mais ampliado, eu acho que seria muito mais bem utilizado, assim. Se a gente tivesse um ônibus adaptado para isso, e tudo mais, sabe. E uma infraestrutura cicloviária melhor, tanto nas cidades satélites, quanto no

Plano Piloto, assim. Eu acho que seria plenamente possível, mas, depende de uma política pública, assim. Eu acho que não é simplesmente uma boa vontade das pessoas, assim: Ah, vamos fazer. Eu vou enfrentar o mundo com a minha bicicleta. Não, tem que ter algum tipo de política pública pra isso também, e a gente tem que se organizar pra isso.

Entrevista 7:

Data do questionário: 14/11/2013

Local do questionário: Centro Olímpico – Universidade de Brasília

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não, na verdade não. É, tem algum ponto ou outro que eu percebo uma melhora, assim, pra pedalar, mas é bem pouco ainda, assim, muito tímido, deveria ser mais forte essa mudança, mais nítida, né, essa mudança, mais efetiva.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Eu conheço um tanto, assim, o Plano. Cheguei a ler ele bastante em 2011, principalmente quando eu comecei a trabalhar mais com os projetos de ciclovias do Governo do Distrito Federal né, então tive que me aproximar com o PDTU somente pra ver onde a bicicleta se encaixava e tal, e, na verdade, ela quase nem menciona a bicicleta, né, esse Plano Diretor, esse PDTU. Ele foi feito que nem várias outras políticas que foram feitas aqui no GDF, né, sem um amplo debate, sem consultas públicas e tal, né. E aí, agora, em 2012, saiu uma lei nova, que é a Lei de Mobilidade, a Política de Mobilidade Urbana, uma lei federal, e que, muito provavelmente, esse PDTU aí, ele tá bem fora dessa Lei. Então, deve ser reescrito, como forma de plano de mobilidade mesmo, mas até agora, o GDF realmente não abre muito para a população, né. As pessoas que eu conheço, que tiveram mais acesso a esse PDTU, são pessoas que trabalhavam com isso, ou que pesquisavam isso e que conseguiam, e tal, mas não conheço nenhuma pessoa que tenha participado da construção desse PDTU, pessoalmente assim, não conheço nenhum.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Existem só os relatórios que eu tenho conhecimento, né, são os relatórios, bem pouco, sobre contagem de ciclistas feitas em 2005, 2007 até, se eu não me engano que foram os estudos que serviram de base pra concepção desse projeto cicloviário. Agora, não existe um planejamento, um documento específico. Ainda mais sendo mobilidade por bicicleta. Na época que eu trabalhava, eu trabalhei no GDF, trabalhei na Casa Civil e na Secretaria de Governo, cuidando dessas coisas também, coordenando as ações pró-bicicleta pro GDF e, nessa época, a gente produziu alguns documentos lá, um planejamento, mas ele, na verdade, nunca foi levado a cabo.

É, realmente, eu fiz uma pesquisa também, pra você ver, que existem alguns relatórios, assim, do Governo, do PDTU, só que eles são fragmentados, né, eles são específicos para determinada Região Administrativa, por exemplo, Ceilândia, Taguatinga, e a região do Entorno. Só que esses relatórios, eles são, eles falam muito pouco sobre a questão da mobilidade por bicicleta. Eles dão análises, diagnósticos de como tá a situação, mas não existe nenhum planejamento à respeito do que fazer, né?

No que eu vejo, via de regra, assim, por exemplo, na questão da bicicleta, especificamente hoje, poderia se dizer que tem um planejamento, porque, com a instauração do Comitê, aquele Comitê Gestor de Mobilidade, a gente fez um planejamento muito grande para as ações da bicicleta, então, a gente sabia em que mês deveria começar a campanha educativa, em que mês ia começar a ciclofaixa, em que mês que ia começar a distribuição de bicicletas do Caminho da Escola, então tudo isso tinha, mas, relatórios mesmo, é, uma prática do governo, já local, não só nessa área de mobilidade como em outras, que se faz relatórios parques, assim mesmo, poucas informações, quando se existe uma solicitação do Ministério Público ou Tribunal de Contas, alguma coisa assim. Aí o GDF vai e faz uns relatóriozinhos, só pra dar esclarecimento ao órgão, na verdade, né, ao órgão controlador, mas, fora isso, não tem uma prática de relatórios, mesmo.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF, além do Comitê Gestor?

Não, não se fala. É, a gente, eu já tentei, em 2010, eu participei da Conferência das Cidades, e aí fui pautar lá a questão da mobilidade na época, foi quando eu fiquei conhecendo o PDTU,

inclusive, quando soube que existia o PDTU, né. Pouco se fala em mobilidade urbana. E aquele seria um espaço mais adequado pra falar sobre esse tema, né, porque ali se tá tratando de saúde, de cultura, de educação, de esporte, enfim, a mobilidade tinha que estar aí né. É, e pouco vi, por exemplo, também, o orçamento participativo, é, pouco vi falar sobre tema de mobilidade urbana, né, então, na verdade, acho que tem que ter um pensamento mais amplo da sociedade civil como um todo, de que não adianta, assim, é importante a gente dar um espaço próprio pra falar de bicicleta, tal, mas existem outros espaços, né, e os espaços, eles nunca tão vagos, né, sempre tem alguém ocupando ele, então, a gente precisa se organizar pra começar a ocupar esses outros espaços, essas outras conferências, essas outras plenárias, pra levar a pauta da mobilidade por bicicleta, principalmente, né. Aproveitar esse boom aí, agora que tão falando de Tarifa Zero, né, querendo ou não, essas manifestações aí, essas manifestações de junho, elas despertaram mais ainda pra esse debate, né, e tem que ir pra cima mesmo, assim.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro**

Eu uso como meio de transporte principal, e acho que 80% do meu deslocamento é feito por bicicleta. Quando tem que carregar muita coisa, e eu ainda carrego bastante coisa na bike. Quando tem muita coisa, tipo, mercado, que é muita coisa, ou tem que sair com os meninos, não dá pra ir de bike, aí a gente vai de carro ou ônibus, ou metrô. Mas eu dou preferência pra bicicleta, sempre.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Pessoalmente, essas ciclovias que estão sendo construídas aí, elas não me contemplam, né, primeiro, porque nos caminhos que eu faço diariamente, não tem ciclovia, então, não tem jeito. Eu tento usar as ciclovias quando eu posso né, quando tá no meu caminho e tal, mas aí é geralmente quando eu estou sem muita pressa, eu acho que aquela do eixo monumental, eu vá usar bastante, porque, como eu moro lá pra cima lá, no Cruzeiro, e aí pra subir pelo eixo, eu

prefiro subir pela ciclovia, que é mais calmo. Agora, pra descer o eixo monumental, por exemplo, mesmo tendo a ciclovia, eu ainda escolho a rua, porque eu já estou no fluxo do trânsito, já estou ali no meio do trânsito, já faço parte do trânsito, né, é outra forma, assim. Mas, conhecendo os projetos de ciclovias, porque, na verdade, não existe um planejamento, um projeto de mobilidade por bicicleta, existe projeto de construção de ciclovias, pronto. É, acho que esse projeto poderia ter sido mais pensado, assim, pra ser mais, mais diluído, com menos ciclovias, mais outras implementações, né, sem falar na questão mais prática da coisa, que é a forma como essas ciclovias estão sendo construídas, né. Não adianta o governo falar pra gente: ah, a gente tá dizendo que tá ruim, mas vai arrumar. Tem que construir já do jeito certo. Porque é grana pública, né cara. Aqui no plano piloto, a gente tá pagando 300 mil reais, o quilômetro de ciclovias, sabe. Tem que ser bem feito, assim, senão não ajuda também.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

O entrevistado respondeu a esta pergunta na resposta acima.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Eu acho que tem todo potencial para isso. Eu acho que, e isso eu sempre defendi muito. Acho que invés do governo, por exemplo, fazer 180 quilômetros de ciclovias no Plano Piloto, poderia usar uma grana pra fazer estacionamento de bicicleta nos terminais de ônibus, em todos os terminais do DF, sabe. Então, o cara chega lá de bicicleta até o Gama, vai lá e prende a bicicleta, e aí pega o ônibus pro Plano Piloto. É, poderia ter o sistema de bicicleta de aluguel, né, um sistema público de bicicleta, né, e aí se é de aluguel ou não, é o poder público que decide. Mas deveria ter. Na rodoviária, o cara vem do Gama, pega o ônibus, aí desce ali na rodoviária, pega a bicicleta e vai para o seu destino, né. O metrô, ele já contempla bicicleta. Eu acho que, na verdade, o problema no metrô de Brasília é pouco metrô mesmo pra, sabe, é um metrô que não funciona, independente da bicicleta ou não, mas, se for comparar com a bicicleta, a cidade de Brasília é a cidade que mais contempla bicicleta, pelo menos no metrô, assim, no Brasil, né. Em São Paulo, no Rio de Janeiro, tem uma série de horários, uma série de coisas. Mas, na verdade, um plano de mobilidade por bicicleta para ser integrado, ele tem que pregar essas coisas. Estacionamentos em locais públicos, sabe, para a pessoa poder, por exemplo, chegar na Universidade e ter um lugar seguro pra deixar a

bicicleta, chegar na porta do banco, chegar nos prédios públicos, né. Mais do que construir ciclovia, essa questão da ciclovia, eu acho que é mais obra mesmo, assim, pra inglês ver, e que é uma coisa que daqui a 20 anos, a obra tá lá. Acho que é mais isso mesmo.

Entrevista 8:

Data do questionário – 11/11/2013

Local do questionário – Casa da entrevistada

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não era nada do sonhado, nem do imaginado, por mim, nem pelo grupo que eu participo, porque não tem, não teve um planejamento, uma pesquisa prévia com os usuários, e não teve também a participação da comunidade nesses projetos, então assim, eles não retratam os anseios de quem usa a bicicleta como meio de transporte e precisa.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Não conheço.

Você já ouviu falar, mas não o conhece profundamente?

Já ouvi falar, mas não conheço assim. Sei do que se trata, mas não tenho detalhes sobre esse plano.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Eu tenho um pouco da época que existia o Comitê de Mobilidade por Bicicleta, então, eles apresentavam assim, partes picadas, muito picotadas desse projeto. Então, algumas pessoas que eu conheço fizeram a transcrição, conseguem ler os programas e traduzir pra quem é leigo nesse projeto. Então, eu conheço um pouco por conta disso, por conta dessa participação nesse Comitê.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Existiu o Comitê Gestor, e aí foi extinto recentemente, mas, assim, ao mesmo tempo ninguém sabe oficialmente quando, não teve essa extinção, a finalização desse Comitê oficialmente, e ninguém sabe os motivos, porquê ele acabou, não foi divulgado. Ele foi criado e foi acabando. E aí agora, parece que tá querendo montar um Fórum né, sobre mobilidade por bicicleta. De início, a sociedade civil não foi convidada, mas agora já tá tendo um pouco mais da inserção da participação da ONG Rodas da Paz. Esses são os espaços, são muito limitados.

Questões relacionadas à experiência da ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Eu utilizo principalmente como meio de transporte, é, lazer também utilizo, assim, finais de semana, ir para o parque, mas é basicamente como um meio de transporte.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Não, esses projetos não me atendem. Eu não uso as ciclovias, não há necessidade, eu uso os percursos que eu faço, procuro sempre as vias com baixa velocidade, onde é possível o compartilhamento com os veículos automotores, né, e integração em horários que não é de pico, é possível fazer integração com o metrô, isso é bastante interessante, mas tipo, um horário de noite, também dependendo do horário, não é possível porque é muito ruim. Só isso, porque não tem integração com outros modais, outras formas. E muito menos os bicicletários, que se falou que ia ter nesse projeto e não tem.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Já foi respondido na pergunta anterior.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Totalmente viável, e é mais que necessário. Além de ser viável, é necessário. Não sei se é de interesse de que tenha essa circulação né, principalmente das cidades satélites para o plano piloto, porque normalmente quem mora no plano piloto dificilmente vai às cidades satélites, ou nem conhecem.

Entrevista 9:

Data da entrevista: 27/11/2013

Local da entrevista: Biblioteca Nacional

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Então, eu morei um tempo no Park Way, na quadra 12, e moro agora no Jardim Botânico. A experiência que eu tenho, ela reza há muito anos. Eu não sei se eu estou satisfeito com o que está sendo executado. Eu estou satisfeito com o convencimento político com o qual nós trabalhamos com muita intensidade para que fosse feita uma transformação de pensamento. Entre todos os governos os quais eu consegui acompanhar, do governo Roriz até hoje, é que ninguém nos deu valor, ninguém nos deu atenção, até o último governo agora, que foi meio que forçada a barra, tiveram que atender às solicitações da sociedade civil, com o apoio do Ministério Público, através de um documento que eles assinaram. A gente fez pressão, e aí, agora, eu mostro pra você o resultado dessa pressão. Um documento do ministério público (apresenta o documento), praticamente mandando o governador Agnelo a fazer a malha cicloviária do Distrito Federal. É um documento público, está lá no site do Ministério Público, por meio da recomendação 04 de 2011, da PROURB, né, que faz várias considerações e tem várias recomendações. Uma delas, que se faça a malha cicloviária. Então, é um contexto de uma briga mais do que política, uma briga ideológica. A gente precisa ter uma cidade moderna, mas embate em alguns procedimentos e conceitos que são das áreas, talvez, mais avançadas do contexto da mobilidade urbana no mundo inteiro. Nós estamos no limite entre o que é o viável, o possível, no momento em que a gente se estabelece agora, e o que é o nosso sonho ideal, que está na Europa, em uma cidade como Amsterdã. Então, eu não concordo, e não concordo com as ideologias, nem por trabalhar por ideais. Eu trabalho pelo que é

possível, considerando todos os nossos vieses de briga, de negativo, de pancada na cabeça, que não andou nada, então, no contexto atual, acho que a malha ciclovitária do Distrito Federal, do Plano Piloto, das RAs, e a briga que nós estamos tendo agora para ampliar essas malhas com ciclo rotas, ciclofaixas, rotas cicláveis, calçadas compartilhadas, integração modal com os diversos modais de transporte público e, principalmente, as campanhas de educação focada nesse novo momento, que eu tenho mais gente usando a bicicleta, que eu tenho mais pessoas que jamais imaginariam que um dia estariam na Asa Norte usando a bicicleta, porque tem medo do trânsito, e o medo não é da política de medo, que você tem, muitas vezes estabelecida a ideologia. É as pessoas entenderem o mundo como elas percebem o mundo. O cara passa cantando pneu perto da faixa, ela nunca mais vai ficar tranquila na faixa. Mas o que aconteceu, no caso específico do Plano Piloto, que a gente consegue ver em algumas RAs, são as pessoas passando a usar a bicicleta porque sentiu um pouquinho mais de segurança em função da malha segregada que está se fazendo. Então esse é o primeiro momento.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

O Plano Diretor de Transporte Urbano do DF, o PDTU, ele é uma prerrogativa que continha determinada pelo Estatuto das Cidades que determinava que a cidade até uma quantidade X de habitantes tivesse um Plano Diretor de Transportes. Da mesma maneira que a lei federal de mobilidade, hoje, exige que as cidades tenham seus planos de mobilidade, suas leis de mobilidade. Então, na verdade, ele foi concebido, pensado como plano de transportes. Então a diferença técnica é muito grande. E é uma diferença monstruosa entre o que é transporte e mobilidade, e o que é mobilidade urbana sustentável, ao qual a gente tem o maior apreço, e a nossa maior luta. Então, o Plano Diretor do Distrito Federal é, basicamente, um recorte de trabalho associado ao perfil do transporte que vocês conhecem na cidade, como sendo, talvez, ser o pior do Brasil. No entanto, é o que a gente conseguiu construir em audiências públicas meio que simuladas, porque as pessoas eram chamadas para assinar a lista e ratificar que aquilo já estava pronto por emprego de consultoria. E não houve nenhum embate, nem debate com a sociedade a ponto dela conseguir fazer as suas intervenções. Mas, é uma lei. Vamos entender o contexto todo do estado de direito. É uma lei. Eles precisam mexer com ela agora, para que tenha referendo da sociedade. Por isso, estamos começando um trabalho de revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano na Câmara Legislativa, como cito, com muito carinho,

o deputado distrital Joe Valle, que foi o nosso parceiro nisso. Presidente da Frente Parlamentar por Mobilidade Sustentável. Então, uma vez que essa revisão seja encaminhada pra toda a sociedade, você pode, quem sabe, transformar o Plano Diretor de Transporte Urbano em um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável pro DF, que é ainda um sonho, mas é um encaminhamento.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Geralmente os governos trabalham de uma maneira muito caixinha, né, muito separado, então, muitas vezes, os relatórios que você tem, mesmo associado a transportes, apesar de serem alocados dentro da Secretaria de Transportes, eles vem de diversas áreas do governo. Então, você tem um transporte visto pelo relatório da Casa Civil, relatório de governo visto no contexto de DETRAN-DF, relatório visto no contexto da Secretaria de Transportes. Então, você acaba tendo uma miscelânea de fatos que não se interagem. E esse governo é muito separado, muito dividido. Então, você tem pontos de vista diferentes da mesma situação, dentro do mesmo governo. É um absurdo, mas é isso que a gente percebe. Mas eu tenho acompanhado né, as alterações recentes, de relatório chave, por exemplo, para a licitação dos ônibus, que foi divulgado recentemente, e mostra o sistema de ciclobacias, em algumas, já tomada a posse, sendo implementadas em algumas casas nas RAs, alguma região no Plano Piloto. Mas esses são contextos de uma interpretação pra prescrever transportes. A Casa Civil tem outro relatório que mostra as dificuldades de implementação dos ônibus novos, em função de não ter sido feito um planejamento certinho da empresa contratada por licitação, da liberação dos ônibus. Aí você vê outro perfil, tem o DETRAN-DF, falando que não, até agora os ônibus novos ainda não impactaram demais no trânsito, em função da quantidade de trânsito engarrafado porque quebrou ônibus, né, não tem esse levantamento. Quanto que os ônibus novos já induziram a quantidade de engarrafamentos em função da paralisação por quebra no meio da via. Então, aí você vê, são coisas que não batem, não se interagem. E, por isso, a população fica sem as informações.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

A gente teve uma participação muito bacana, que foi muito importante, no contexto da entrada desse governo, na época da campanha, o governador solicitou, à época, eu era

presidente da ONG Rodas da Paz, que a gente o apoiasse na campanha. E a gente recusou, porque uma entidade com esse nome a zelar, não podia se envolver na campanha. Mas eu fiz uma proposta para ele, de fazer um evento no Parque da Cidade, aberto à população, para toda a imprensa, em que ele se comprometeria com as nossas causas. Nós entregamos pra ele, na época, um documento chamado: Manifesto dos Ciclistas, feito às pressas, porque foi feito na terça e o evento seria na quinta, então, foi o que a gente conseguiu juntar com as pessoas e amarramos. O primeiro ponto era que construísse a malha cicloviária, de acordo com o que tinha sido acordado com os governos anteriores e não executado até então, e o último era exatamente abrir um ponto de comunicação permanente com a comunidade. Isso aí foi feito um documento, ainda no governo anterior, com o Rogério Rosso, que criou, por decreto, um grupo de acompanhamento de obras cicloviárias, que foi sendo meio desmontado, que ficou guardado esse decreto. E toda vez que um decreto entra em vigor, ele pode ser derrubado por outro decreto. Nessa conversa com o governador, ainda em campanha, o candidato Agnello, esse se propôs a tocar a ideia de fazer essa via de comunicação com os ciclistas. Tomado posse, a gente pegou os documentos assinados dele, só que com o cuidado de reconhecer a assinatura em cartório, e no Ministério Público, protocolamos como promessa dele. Então, quando fomos apresentar o papelzinho, já todo cheio de carimbo, ele ficou assustado. A gente falou: não governador, nos ajude. Você prometeu, a imprensa toda registrou, tá no seu blog, tá no seu site, tá na mídia. Vamos trabalhar. E aí, nessa parada começa, porque ficou um pouco esquecido, isso em abril, começa as discussões de revitalizar o antigo grupo do Rosso. E aí, é transformado no Comitê Gestor de Políticas de Mobilidade Urbana por Bicicleta do Distrito Federal, coordenado, à época, pelo Zé Ricardo, e pelo Paulo Alexandre Passos. E, aí, teve um trabalho muito importante também, de compor, durante quase um ano e meio de trabalho, as demandas da população. Então nós fomos juntando. Aí tinha nove secretarias e seis membros da sociedade civil nesse Comitê Gestor. Não funcionava como a gente gostaria, porque havia muito embates, brigas particulares entre a coordenação e algumas pessoas das entidades. E, pessoalmente, eu sempre defendi no Comitê que a gente fosse proativo. Por mais crítico, mas que fosse sempre com o propositivo. E aí, nessa história de ser proativo, o Comitê Gestor tirou alguns produtos, que hoje é o chamado Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta do DF. Esse plano de mobilidade tinha uma prerrogativa de ser um plano executado a futuro. Quando começou a conversa pela Secretaria de Governo e Casa Civil de desmontar o Comitê Gestor, eu faço agora um depoimento pessoal: na minha opinião, o Comitê Gestor foi pensado em ser desarticulado em função da quantidade de más notícias que ia pra imprensa, em função

de informações privilegiadas de governo que apareciam no Comitê e acabavam aparecendo na TV Globo em tempo real. E aí, nenhum governo gosta de ficar chacoalhado pela maior imprensa de mídia do Brasil. Mas, de qualquer maneira, tem o seu lado positivo, fez ele se mexer. Então, quando foi desmontado, foi conseguida, então, uma audiência com o secretário da Casa Civil (GDF), em que a gente pede literalmente pra ele não nos abandonar, né. Não abandonar a sociedade sem uma continuidade. E aí, foi gestado, o que é hoje chamado Fórum de Mobilidade Urbana por Bicicleta do Distrito Federal. Mas, feito por decreto com apenas uma função, que é executar o plano, e o Comitê Gestor deixou de lado. Então, isso é fato. Uma coisa interessante foi uma limitação: é que para participar do Fórum, tem que estar cadastrado na Portaria, que é, particularmente, uma forma bacana de você garantir a participação de todos os órgãos do DF, mas também garante a participação da sociedade. Então, se você deu o seu nome, você tem que estar na reunião. Você vai ser convidado, por e-mail, por telefone, vão te chamar incessantemente. E agora, pelo Brasil, eu estou convidando os grupos sociais ligados à bicicleta em Brasília inteira, para estarem no Fórum. Estamos lá o Pedala Brasília, o Pedala Gama, o Pedal dos doidos, de São Sebastião, o Rebas do Cerrado, o Pedal Noturno do Distrito Federal. Então, minha ideia é levar todos os outros, são mais quarenta grupos. E a ideia é levar todos eles para o Fórum para que eles não sejam representados por ninguém, e expressem as suas próprias vontades, porque cada grupo desses está em RAs diferentes, muitas vezes. Então ele pode trazer as demandas do Gama, de Brazlândia, de Sobradinho, então é essa ideia. Então, nesse contexto, o Fórum tem um papel importante, mas tem data pra acabar. A data do Fórum é a data do final do governo, e aí, outro governador vem e acaba com o decreto. Então, a gente tem pouco tempo pra executar as metas que estão previstas. O Fórum está separado em três eixos, né, que é Mudança de Comportamento, Infraestrutura e Serviços. Então, nós temos pouco tempo, pouco mais de um ano e pouco para terminar isso. Sendo bem propositivo, né. E aí, recorto que é a primeira vez que eu estou falando isso, porque a reunião foi ontem, foi entregue a minuta do que vai ser o Sistema de Bicicletas Públicas de Aluguel do DF, no qual a gente conseguiu colaborar, levando a experiência do mundo inteiro para dentro dos técnicos da secretaria, para que a gente pudesse ajudar, e o que podia colocar em prerrogativa. Mas, fundamental, é que não fosse concessão, e sim, licitação. Você proteger o próprio governo de maracutaias que acontecem no Brasil e no mundo inteiro, associado a processos de serviços por concessão. Então, isso foi uma notícia de ontem, primeira mão, e a outra coisa, que mais bacana aconteceu nessa semana, há duas semanas, foi a liberação da ordem de serviço da ciclovias da

L4 Norte/L4 Sul, que liga o Bragueto até a Unieuro, aí depois tem a comutação da Unieuro até o Zoológico. Então, são coisas que vão acontecendo, a sociedade tem que estar participando e tem que estar ligada. Claro que o governo tem uma comunicação fraca, e não consegue passar pra sociedade o que tá acontecendo.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro

Eu, hoje, basicamente trabalho em três lugares. Sou professor à noite, sou consultor de manhã e colaborador do mandato Brasília Sustentável do deputado Joe Valle, com tempo limitado, que acaba agora em dezembro. Venho fazendo o planejamento do mandato em mobilidade. Então, muitas vezes, não tenho tempo. O melhor dia pra mim é sexta, que eu consigo sair de onde eu moro e ir para o trabalho da manhã, e já ficar de tarde pro pedal mais de lazer. No meu dia a dia, eu faço revezamento entre ônibus e carro, carona do filho, e a bicicleta. Mas, fundamental, é um sonho de consumo, que um dia a bicicleta vá ser a solução, ela não é totalmente a solução pra tudo, mas uma parte da solução da mobilidade para essa cidade, que tem data para estrangular. Nós estamos hoje no dia 27 de novembro, e é uma previsão de lançarem até o dia 15 de dezembro, o IPI zero pra carro, de novo. E nós temos uma briga, desde 2005, tá na mão do senador Inácio Arruda, na época em que o Agnelo era Ministro dos Esportes, e nós lançamos o IPI zero pra bicicleta. E aí nós estamos nessa briga, temos uma reunião semana que vem com a Casa Civil da Presidência da República, pra tratar desse tema, e aí, mais uma agenda positiva. Falei para o ministro da Casa Civil: se você quer uma agenda positiva, bota IPI zero pra bicicleta, só que aí eles fazem uma agenda negativa, botando IPI zero pra carro, né, então, todo esse começo de política, ele demora, mas você não pode arrefecer. Mas hoje, eu uso, basicamente, como esporte e lazer, né. E quando eu posso, eu vou trabalhando, de bicicleta.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Na verdade, a ciclovia, elas compreendem a indução ao uso da bicicleta. Elas nunca vão levar o ciclista da sua origem, no trabalho, de porta a porta. É muito difícil, porque você não vai ter condições de fazer. No entanto, você vai sempre integrar a ciclovia, com a calçada, com o gramado, com a pista, com a ciclofaixa, porque é assim que a gente vai se deslocar nas cidades daqui pra frente. No entanto, ela é um fator ainda mais importante do que para o

deslocamento, para indução, para que as pessoas comecem a se motivar a descer, e aí, ela começa a sair 1 km pra cada lado do seu bloco, ou da sua casa, depois ela vai à padaria, e depois ela começa a se aventurar a ir para o trabalho. Então, esse é um contexto de indução de uma malha cicloviária para uma cidade rodoviarista de alma, de origem. Então, esse é o contexto. Mas, fundamentalmente, se eu puder escolher, eu prefiro as ciclovias. Eu fiz agora, domingo, saí do Altiplano Leste pra casa, né, pela pista dos condomínios lá de Brasília. Quando entra na ciclovia de São Sebastião, para chegar no Jardim Botânico, você relaxa, você tira do seu cangote aquele cara que tá rosnando a cem por hora no seu cangote, então, para as pessoas que não tem experiência de trânsito, ou não tem habilidade com a bicicleta no trânsito, a ciclovia é um grande indutor, e um fator destino, por isso eu sou a favor delas.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Cara, esse talvez seja o maior sonho, porque, por mais que, tecnicamente, a bicicleta seja a solução de transportes viável pra distâncias pequenas, de três a sete quilômetros, mas aqui em Brasília, nós temos distâncias muito grandes, e mais ainda, nós temos um público enorme de usuários da bicicleta que pode e têm condições técnicas, físicas, de equipamento, de se deslocar das cidades pra cá (Plano Piloto). Então, é fato que a gente precisa agora integrar as cidades mais próximas, como o Guará, Taguatinga, Candangolândia, Sobradinho, Sobradinho 2, para o Plano. E aí, você já tem uma malha prevista para essas integrações físicas, né, o cara vem pedalando. Mas, talvez, o mais importante do que isso são eles (governo) integrarem no sistema viário. Você consegue fazer a integração modal (e precisa ser integração modal e tarifária), e se a gente conseguir inserir na minuta do que vai ser o edital da bicicleta de aluguel. Camarada vai ter que integrar com o bilhete único, que é a bicicleta de aluguel, o VLT, quando tiver pronto, o BRT, quando ficar pronto, os ônibus e, até um táxi, sabe, ele pode fazer através de transportar sua bicicleta de um lado para outro usando o sistema de transporte público individual, que é o táxi. Então, essa é uma coisa bem bacana, mas é um sonho ainda. Agora, cara, o próximo governo, se ele convencido, como a gente trabalhou no convencimento do anterior, e desse, eu quero muito poder colaborar com o convencimento dos próximos. A gente tá conversando com todos os futuros possíveis candidatos a governador.

Entrevista 10:

Data da entrevista: 21/11/2013

Local da entrevista: Instituto de Ciências Biológicas (IB) – Universidade de Brasília.

Você está satisfeito (a) com os projetos de mobilidade urbana por bicicleta realizados até o momento pelo GDF?

Não, porque um projeto de mobilidade urbana precisa muito mais do que só ciclovia, ciclovia é uma parte do projeto de mobilidade, não é tudo. E os projetos de mobilidade do GDF, até agora, se apresentaram só como ciclovia sem interligação, na verdade, entre as ciclovias, e sem campanhas educativas, explicar o que tá acontecendo, porque está acontecendo, o que é isso. Então, na verdade, o plano de mobilidade por bicicleta no DF se restringiu a obras, que não é um plano de mobilidade na verdade.

Você conhece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

É, conheço, já tive acesso ao relatório final do PDTU, e um pouco a lei que foi aprovada, e sei que um na verdade não tem nada a ver com o outro, e que o plano, ele é muito mais restrito do que o próprio relatório que nem é tão bom assim.

Você tem conhecimento de relatórios do governo do distrito federal sobre projetos de mobilidade urbana por bicicleta?

Eu tive algum acesso a esses relatórios, não completamente, mas, do que eu sei, do que eu li, eles são até um pouco bonitos na teoria, e tal, falam que precisa de várias coisas, mas na prática mesmo, que a gente observa no DF, é que só tiveram obras, nada de um plano de mobilidade mesmo. E o plano de mobilidade que eles apresentam é só ciclovia, ciclovia com educação, mas só ciclovia, sem integrar uma coisa à outra.

Você tem conhecimento de espaços de participação popular a respeito da política de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

Eu sei que tem alguns grupos organizados da sociedade civil, como a Bicletada, a ONG Rodas da Paz, que tão na sociedade civil organizada, mas que tem conversado com o governo, mais a ONG Rodas da Paz, que tem um pouco mais de acesso, e mesmo assim, é bem restrito a conversa entre a sociedade civil e o governo.

Questões relacionadas à experiência do ciclista no Plano Piloto:

Qual a sua principal utilização da bicicleta?

- a) Meio de transporte b) Lazer c) Trabalho d) Outro**

Eu uso a bicicleta como um meio de transporte. A verdade é que eu comecei a utilizar a bicicleta, não só, mas por causa de ter acesso às ciclovias. Mas as ciclovias, na verdade, me abriram o caminho pela bicicleta, mas hoje eu uso muito menos a ciclovia do que quando eu comecei, mas, a verdade é que elas foram um caminho de acesso à bicicleta.

Você está satisfeito (a) com a infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta do Plano Piloto?

Não, as ciclovias, elas são importantes em alguns pontos, principalmente de conflito entre ciclista e carro, ciclista e pedestre. Elas ajudam, é verdade. E pela própria separação entre ciclovia e carros, acho que é um ideário que as pessoas têm, a sociedade têm, que há mais segurança para a bicicleta, mas, de fato, quando você estuda um pouco mais, quando você anda nas ruas, você percebe que não é suficiente, e que não é nem satisfatório, a forma como foi feita as ciclovias, e nem as formas como foram tratadas, principalmente em pontos de conflito e os pontos onde o ciclista anda, que não foi pensado para mobilidade, ou seja, para uma pessoa, de bicicleta, se locomover rapidamente, ou o mais rápido possível, de um lugar para o outro, e sim como uma ciclovia de lazer ou muito mais uma calçada dividida entre pedestre e ciclista.

Prefere utilizar as ciclovias, a calçada ou a rua? Por quê?

Eu uso na verdade, mais ou menos, dividido. Eu uso no meu trajeto diário, eu uso boa parte de rua. Em alguns trajetos eu uso a calçada, e em alguns trajetos eu uso a ciclovia, algumas partes do meu trajeto eu uso os três.

Você acha viável uma infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta no DF integrada entre Plano Piloto e cidades satélites?

Possível é, com certeza é possível, e na verdade é o ideal pra você ter uma mobilidade mais sustentável, dinâmica, e melhor para a cidade, em todos os termos. Mas precisa de um esforço político maior do GDF quanto a isso. Mas é possível, e necessário.

Apêndice B – Entrevista com representantes da sociedade civil

Entrevista 1:

Data da entrevista: 21/11/2013

Local da entrevista: Instituto de Ciências Biológicas (IB) – Universidade de Brasília.

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

O canal de diálogo que eu sei, hoje, tem um Comitê por Transporte, que alguns membros ligados à bicicleta fazem parte, audiências públicas que teve recentemente, e algum diálogo mais ou menos com o governo. Mas, mais participativo e deliberativo frequente com o governo, eu não conheço.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Cicloviário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

De acordo com a resposta da questão anterior, a participação da sociedade civil nos espaços de planejamento do Sistema Cicloviário é praticamente inexistente.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Eu acho que o Plano Piloto é foco. Ele é foco tanto no governo, quanto na sociedade civil, de pessoas que conseguem se mobilizar mais, conseguem ter um pouco mais de voz no governo e de mais participação, de políticas públicas terem mais visibilidade. Mas eu conheço alguns, sei de alguns movimentos nas cidades satélites que também influenciam o governo, mas eu acho que menos que do Plano Piloto.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada?

Eu acho que é bem difícil, eu acho que a sociedade civil organizada, voltada para algum objetivo principal, por exemplo, transporte por bicicleta, que conseguem se organizar e fazer

algum tipo de pressão quando há Comitês ou Audiências Públicas. A sociedade civil, como um todo, ela não faz parte disso. Ela é muito mais de pessoas interessadas e organizadas, já organizadas em algum grupo, que fazem parte dessas audiências ou dessas conversas com o governo.

Entrevista 2:

Data da entrevista: 25/11/2013

Local da entrevista: casa do entrevistado – Asa Norte

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

Eu acho que o Rodas da Paz faz um papel, é, tem o pessoal da Sociedade das Bicicletas. Eu acho que são essas as organizações que eu conheço melhor, que se organizam para fazer esse diálogo né. Faço parte da Bicletada, mas que não tem esse propósito, assim, tem outro tipo de intenção, né. O MPL, o Movimento Passe Livre também faz um tipo de diálogo com o governo, mas mais voltado para a questão do transporte público, né, não necessariamente o transporte alternativo, como é o caso da Bicicleta. Então, eu acho que são essas as instâncias que eu tenho conhecimento.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

As instâncias da sociedade civil citadas não participam presencialmente do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Hoje eu recebi um e-mail dizendo sobre umas reuniões que iam ter nas cidades satélites sobre uma espécie de audiência pública com os ciclistas, né, uma vistoria nas ciclovias. **É a ciclorrotas de mobilidade, um programa em que o governo coloca as rotas para que os**

ciclistas exponham os seus trajetos no dia a dia. Ouvir as pessoas para saberem quais são os caminhos que elas fazem mais comumente para saber onde passa mais bicicleta e tentar criar políticas para aqueles espaços, né. E isso parece que tá acontecendo nas cidades satélites, o que é interessante. Mas ainda assim, acho que em geral, existe um problema de classe muito forte, eu acho que a ciclovias funciona, sei lá, tem a ciclovias do Varjão, que é claramente pra levar os piscineiros para o Lago Norte, sabe, então, tem uma coisa sempre nas cidades satélites, que aonde tem ciclovias, geralmente é uma coisa de subserviência dos pobres aos ricos, assim, eu acho que isso tem esse recorte de classe muito forte. E aqui no Plano, né, tristemente, a ciclovias ficou meio que como uma coisa de passeio, assim né, então também não tem essa função de mobilidade. Porque transporte público e bicicleta é coisa de pobre. Todo mundo tem carro e vai usar o seu carro para ir trabalhar. Então, aqui tem esse caráter de passeio. Vamos passear no final de semana, tem a ciclovias ali e tal. Então ficou essa coisa lúdica, bucólica, da ciclovias, e tal. E, na verdade, é muito ruim para quem pedala todo dia né. E nas cidades satélites, por exemplo, as ciclovias na Ceilândia, ali no P SUL, ou ali a ciclovias no Varjão, é, elas são ciclovias que tem muito esse sentido, eu acho, não é uma ciclovias muito, é, de acesso a todos os lugares. É uma ciclovias de acesso das pessoas que estão ali para um lugar mais rico, em função de subserviência, assim, e estão em péssimo estado, detonadíssimas. Eu acho que mostra um abandono muito claro, de uma área que tá completamente abandonada. As ciclovias são mais um ponto disso. Enquanto estão recapeando todo o asfalto da Asa Norte, e vários lugares que nem precisava disso, em contrapartida, tem umas crateras gigantescas lá no P SUL.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada? Você acha que indivíduos autônomos vão aos espaços de diálogo e procuram ter os seus direitos representados?

Eu não tenho conhecimento. Meu conhecimento é mais com relação à sociedade civil organizada, como eu falei, com a Sociedade das Bicicletas, o Rodas da Paz, tem o Transporte Ativo também né, não tenho muito conhecimento dessa coisa funcionar de um jeito individualizado não. Acharia legal se rolasse, mas não tenho muito conhecimento não. Eu acho que as pessoas que estão interessadas geralmente procuram essas instâncias da sociedade civil organizada, é mais fácil assim, né.

Entrevista 3:

Data da entrevista: 14/11/2013

Local da entrevista: Centro Olímpico – Universidade de Brasília

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, mesmo que não oficialmente, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

Não, hoje não tem canal de diálogo né, direto, oficial, não existe. A gente, quando criou esse Comitê, esse Comitê não foi criado da noite para o dia. Foi pensado, mais de um ano, até o momento dele ser criado. Ele a princípio era pra ser um órgão gestor que tomasse decisões, que tivesse autonomia e fizesse as coisas. Na prática, ele funcionou só como um órgão consultor, então, a gente tinha tido uma conversa, para o lado em que vinha a sociedade civil na época, era o atual governo, ou o antigo governo, que eu não estou me lembrando aqui. Na época a gente conseguiu abrir o máximo possível para a sociedade civil. Foi um avanço, pois ainda não tinha tido um movimento parecido com esse, e na época ainda foi um avanço porque em muitas cidades do Brasil ainda não tinham nenhuma coisa parecida com isso. O máximo que eu tenho conhecimento é no Rio de Janeiro, tinha um grupo de trabalho que tratava disso com a prefeitura, mas aí, com a extinção do Comitê, né, na prática mesmo da coisa, a sociedade civil ficou desamparada. Porque não existe, assim, se você, institucionalmente, se você pegar qualquer telefone do GDF e perguntar: Com quem eu falo sobre bicicleta? Não tem um órgão específico pra isso. Aí existe uma pessoa, hoje, tá incorporado isso, nessa pessoa, só que essa pessoa, ela trata muitas vezes a política de uma forma por certa herança, e leva muitas vezes para o lado pessoal, nas críticas, principalmente, então você não tem certo diálogo né, na verdade não existe. Então, o instrumento de pressão hoje são as audiências públicas e ir direto falar com o Ministério Público, assim, é o caminho que eu vejo que a sociedade civil hoje tem, de fato assim, como fazer. O governador nunca recebeu ciclista né, o vice-governador também não, né, quando recebe é tipo assim, um grupo, de uma ONG, ou de uma entidade, ou de um coletivo, que conseguem um momento, de uma audiência com um gestor desse, então, uma reunião de uma hora, pronto. Isso não é uma reunião aberta né, na verdade, isso não deve servir como um canal de comunicação, né. Como um canal de comunicação, que eu tenho entendimento, é um canal amplo que qualquer cidadão possa acessar sem depender de ter conhecimento técnico, sem nada né, é isso.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

Como ressaltado na resposta anterior, a sociedade civil não tem participação em nenhum momento, nos espaços de gestão e planejamento dos projetos de mobilidade urbana por bicicleta no DF, e com certeza, não participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Então, é, na verdade, assim como em outros segmentos, assim, políticos da nossa história, dentro do movimento de bike, também tem muito orgulho, muita vaidade, né, muito ego que vai se ferindo aí nesse tempo. E eu acho que tá todo mundo sujeito a isso, inclusive eu, né. Eu digo isso porque quando a gente começou a pensar o Comitê, pensando: bom, vamos abrir a participação. Tinha onze órgãos do governo, seis entidades da sociedade civil, é, eu me empenhei muito, assim, pessoalmente nisso, as pessoas que participaram do Comitê lembram-se disso, de tentar pegar vários grupos, várias pessoas, de vários lugares do DF pra poder fazer essa representação, então na época a gente colocou o convite, né, pro pessoal lá do Sobradinho, que era do grupo lá do Pedal da Serra, se não me engano, é, ou Brutus da Serra, eu não sei, não lembro agora, é, tinha um pessoal da Ceilândia, que era uma associação de ciclistas do DF, que é uma ONG, que nunca funcionou, que era o Eraldo que vinha. Tinha o Pequi na Trilha, que era o Elias que vinha, o Coroas do Cerrado, que é uma galera mais antiga da bicicleta, inclusive, parte de fundadores da Rodas da Paz. A própria Rodas da Paz, que aí sim, tá aqui no Centro né, tá aqui no Plano Piloto, e a Sociedade das Bicicletas, que na verdade, era um coletivo, mas que tinha pouca capacidade, assim, nunca teve muita capacidade de permear, assim, né, as ideias. É, dificulta, quando essas pessoas vão numa reunião do governo e saem da reunião, e não repassam para as outras. Então tem uma série de listas públicas de e-mail sobre bicicleta, e nenhuma notícia do governo ia para lá, entendeu. A gente, como membro do governo na época, eu mesmo não ia ficar fomentando, né, porque, enfim, tem a questão da ética no trabalho, e tal, e não dá para ficar provocando. E aí eu via coisas assim, de momentos mesmo, de precisar ter uma mobilização, uma reunião mais específica, né, e a sociedade civil estar realmente bem fora assim, desmobilizada, total. Eu acho que, alguma entidade assim, é, vou citar a Rodas da Paz aqui, eu acho que uma entidade

como a Rodas da Paz tem mais do que capacidade para ter, é, uma permeabilização maior nas cidades satélites, no Entorno, né, não é difícil para uma entidade desse porte ter representantes oficiais nesses lugares e tentar mobilizar a comunidade lá. Eu sei que já tem umas cidades que parece que já tem, eu acho que é o Guará, se eu não me engano, Taguatinga eu acho que já tem representante da Rodas da Paz, né. Mas se não, não tem jeito né, e eu acho que outra coisa que é importante para isso também, né, o indivíduo, do ser social mesmo, ele se empoderar mais disso, e entender que não é só através de uma ONG que meus direitos vão ser atendidos, né, então também buscar os caminhos de comunicação, e tentar participar cada vez mais, e isso não vale só pra bicicleta, vale para qualquer política, na verdade, qualquer segmento que você for atuar né, e deixar um pouco, assim, ser importante que esses coletivos todos, essas ONGs, esses grupos deixassem um pouco a vaidade de lado, sabe, e entendessem que, na verdade, a gente tá aqui querendo melhorar a questão da bicicleta, né, para todo mundo, senão a coisa não funciona. E aí, eu acho que a partir daí, a coisa começa a funcionar melhor, né, desfazendo essa vaidade aí.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada?

De acordo com a resposta anterior, a sociedade civil organizada é a única que participa, ainda que esporadicamente, nos poucos espaços de diálogo com o governo.

Entrevista 4:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial, realizada via email.

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

Atualmente o canal é o Fórum de Mobilidade por Bicicleta.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Cicloviário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

Esses três órgãos fazem parte do fórum de mobilidade por bicicleta, porém não existe um planejamento propriamente. O fórum está apenas executando o plano de mobilidade, dentro de um conjunto de ações anteriormente previstas. Não há discussão sobre prioridades nem espaço, por exemplo, para direcionar esforços para uma política educativa de massa. A participação da sociedade é apenas consultiva.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

O fórum tem caráter distrital e as ações não se restringem ao plano piloto, embora as reuniões sejam aqui. Dois grupos de ciclistas de fora do plano piloto têm marcado um pouco mais de presença nas reuniões e audiências: pedala gama e pedal dos doidos (são sebastião).

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada?

Não sei se entendi a pergunta. Quer saber se há espaços de participação para cidadãos independentes de grupos ou movimentos?

O espaço mais recente de participação nesse sentido foi uma audiência na CLDF realizada por um deputado distrital para dialogar com a sociedade. Muitos grupos e indivíduos participaram, porém, nenhum membro do fórum de mobilidade por bicicleta do GDF se fez presente para ouvir a opinião da sociedade.

Entrevista 5:

Data da entrevista: 27/11/2013

Local da entrevista: Estação Metrô – 112 Sul

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

É, são os mesmo canais que a sociedade civil tem que usar, quando o governo realmente não quer ouvir a sociedade. A gente já tinha, anteriormente, governos assim, que realmente não tinha canal de diálogo. Veio esse governo, que é um governo que era, teoricamente, de uma orientação diferente, que tinha canais de espaços. Ele até formou alguns canais que não foram efetivos, e agora, fechando o canal oficialmente, né. A gente vê que, realmente, acaba que nessa parte de benefício público, ele acaba ficando igual aos outros governos, né. Uma grande decepção minha, porque eu fui um eleitor desse governo. Eu ajudei a eleger, para ele fechar a porta na minha cara. Então, os mecanismos, eu acho, da sociedade civil, para poder ser ouvida, são os mecanismos de sempre né, manifestações, protestos, enfim, envio de cartas e e-mails pros parlamentares. Tem que pressionar o governo que, infelizmente, na conversa não tá indo.

Você acha que o Fórum de Mobilidade abre esse canal de diálogo com a sociedade civil? Ou você acha um espaço mais restritivo de elaboração de políticas?

Eu acho que vai ter pouca diferença. Na verdade, eu acho que vai continuar o que era antes. Eles apresentam mais ou menos o projeto, a gente reclama, mas eles continuam enfiando projeto goela abaixo da gente, mesmo a gente tentando adequar as coisas. Eu não vejo pelo menos essa sinalização do governo, pra mim, não tem espaço muito para diálogo. Ele não vai mudar o projeto, ele não vai mudar o jeito de pensar, ele vai construir do jeito que ele acha certo, apesar de que eu acho que tá construindo do jeito que pessoas que não andam de bicicleta pensaram. Enfim, o projeto tem muitos problemas, e não vejo o governo disposto a mudar.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

Segundo as respostas apresentadas, a sociedade civil não participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Eu acho que, em grande parte do Plano Piloto, mas eu acho que tem algumas movimentações que acontecem, assim, nas cidades satélites, né. Não são tão fortes, realmente, porque a gente sabe que as cidades satélites carecem de algumas infraestruturas mais básicas, ainda, então, acaba que as pessoas não têm tanto tempo, ou tanta vontade, não tem energia para brigar por qualquer coisa que não sejam muito básicas, né. Acaba que eu acho que como a população sofre, por ser muito carente de infraestrutura muito básica, como, esgoto, água, às vezes não tem esgoto, nem água. Como é que uma pessoa que não tem esgoto, não tem água, vai brigar por ciclovias, ou via brigar por algumas coisas que estão em outro nível. Então, elas primeiro tem que tentar sobreviver, e depois, tentar brigar na parte política. Apesar disso, eu vejo alguns grupos se movimentando sim, nas cidades satélites.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada? Você acha que indivíduos autônomos vão aos espaços de diálogo e procuram ter os seus direitos representados?

Eu acho que, na teoria, sim. Eu acho que sim. E eu, inclusive, eu não faço parte de organização, de nenhuma ONG, nada. No começo, quando tinha as audiências públicas do governo, eu tentava ir como ciclista, como cidadão mesmo, né. Fazia minhas observações, tentava explicar o que eu achava, mas, infelizmente, pelo menos naquela época, o governo, simplesmente, escutava, mas não levava em consideração, não dava satisfação, nada. Falava que era daquele jeito e pronto. Enfim, eu acho que é mais fácil, não que seja impossível você, como indivíduo, reivindicar alguma coisa, e eu acho que deve reivindicar, mas eu acho que os efeitos práticos são mais fáceis quando você se organiza em movimentos sociais ou em organizações da sociedade civil.

Você acha que a pressão é maior da sociedade civil, em relação à reivindicação desses direitos?

Eu acho que é maior a pressão sim, porque uma sociedade organizada tem departamento, às vezes, tem departamento jurídico, e consegue entender como é que funciona o fluxo de

direitos do Estado, e, às vezes, tem tempo, e pessoas que são até remuneradas para fazer algumas coisa, tem mais orçamento, tem mais meios financeiros, enfim, eu acho que, quando se consegue se organizar como movimentos sociais, é, em comunidades da sociedade civil, enfim, em coletivos, eu acho que o efeito prático é maior, e a pressão é maior no governo sim.

Entrevista 6:

Data da entrevista: 27/11/2013

Local da entrevista: Biblioteca Nacional

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

Hoje, com a extinção do Comitê, que era uma coisa mais aberta, né, tinha o decreto, mais tinha mais sociedade civil, foi criado o Fórum. O Fórum, quando foi negociado com a Secretaria de Governo, o secretário Gustavo Ponce, e o técnico dele lá, que é o Zé Ricardo, foi acordado que a sociedade poderia, sim, mesmo que não tivesse no decreto, e por solicitação de alguém do Fórum, sendo introduzida no Fórum. Então, eu estou levando os grupos organizados de ciclistas. Pode ser que eles possam convidar qualquer membro, mas eu percebo que houve um fechamento, e isso é muito negativo. O ideal é que fosse uma coisa mais aberta, tipo, olha, abriu e qualquer membro de mobilidade urbana sustentável e bicicleta, não é uma coisa de ciclista, é uma coisa de cidadão, da cidade, da cidadania. Então, o cara que mexe com planejamento urbano, que interfere no contexto de transportes, que mexe com a cidadania e proteção de comunidades, de restrição de liberdades, ou que tenham algum tipo de proteção com os menores carentes, etc. Todas essas pessoas precisam se envolver na discussão da mobilidade, então, meu voto é até que se consiga transformar, não mais um Comitê de mobilidade, um grupo de mobilidade, mas um Comitê de Cidadania. Conseguir entender a cidade como um todo, como uma cidade integrada, com todos os meios de locomoção, meio de interação, lazer, cultura, esporte, turismo. Essa é a cidade do futuro. É isso que a gente percebe em alguns lugares da Europa, como, por exemplo, no centro de Londres e a periferia de Londres. Você consegue ter tudo integrado ali, sabe. Mas, não que a gente queira criar um modelo europeu, absolutamente. Temos uma cidade, temos um perfil, tem uma cara, tem uma identidade, então, uma população absolutamente diferente. Nosso

contexto é diferente, nosso cidadão é diferente, então, temos que convencê-los. E isso é médio, longo prazo. A convidar a cidade a ser cidade. Então, por falar nisso, nós temos um monte de direitos. Temos direito à cidade: temos. Mas direito, sem garantia de direito, é a mesma coisa que não ter direito nenhum. Eu tenho direito de ir pra qualquer lugar que eu quero pedalando, mas experimenta. O motorista, ele te infringe um apelo de receio que faz você voltar pra calçada, subir na grama.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

Hoje, com essa participação no Fórum, acho que é possível. Mas ainda não existe isso não. O que eu gostaria era que a gente pudesse sentar um grupão de pessoas interessadas no tema, e que gostam do assunto bicicleta como transporte. Eu prefiro não qualificar os ciclistas. Eu chamo tudo de usuário. Porque usuário da bicicleta de transporte, amanhã é de lazer. O usuário da bicicleta no fim de semana, um dia, se ele for convencido, e der estrutura para ele, é um usuário de transporte. Então, chamo tudo de usuário da bicicleta. Um cidadão único, integrado, extremamente motivado, e fazendo parte de uma única categoria. Você qualifica, você isola, ou exclui. Mas pra essas pessoas, né, que tem algum interesse, tudo sentado em uma mesa, e se conseguir colocar técnicos da área de planejamento de mobilidade urbana sustentável e planejamento ciclovitário, e se cria as soluções, que as soluções sejam acordadas. E, uma vez acordadas, aí sim, um grupo, que eu não sei quem é, vai lá ao governo e convencê-los, como nós fizemos com essa malha ciclovitária agora. Então, vai lá convencer, argumentar, ter paciência tá, não é fácil. Mas é o próximo passo. Então, a sociedade, quando quer participar, ela tem que participar com técnica, mas com estratégia. Se não, ela vira massa de manobra.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Aí é outra tristeza, porque nas RAs você tem até as pessoas interessadas, mas as Administrações Regionais não promovem isso. Que seriam, naturalmente, os núcleos, e os centros pra poder fazer. Então, não fazem. E aí, acaba se concentrando no Plano Piloto, por conta da mobilização do ativismo, que é muito bacana em Brasília, e por conta dessa

sociedade que não é ativista, mas que participa. De alguma maneira, o usuário quer estar lá junto, então, você tem agora, diversos grupos, não só de ciclistas, mas estão dentro do negócio, como é o pessoal do Nossa Brasília, que também faz parte, mas é mais focado em outros temas. Então, o ideal seria que houvesse um, não sei se legislação ou alguma forma de portaria que obrigasse que a discussão fosse pulverizada em todas as trinta e duas RAs, para que o cidadão tivesse reconhecimento do seu próprio problema, e ele, andando pela rua, pedalando ou não, também fosse gerador da própria solução.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada? Você acha que indivíduos autônomos vão aos espaços de diálogo e procuram ter os seus direitos representados?

Basicamente. Porque quando você chama, quem vai, em geral, são as pessoas que estão mais focadas no assunto. Então, ele tem o interesse e tem o histórico. É difícil você trazer para essas mesas, pessoas e entidades que não tem a ver com o assunto. Por isso que é legal que se faça uma campanha de pulverização do tema, onde quer que o cara esteja, porque, o cara da Ceilândia não vem pro Plano Piloto discutir mobilidade, ou qualquer outra coisa. Mas é necessário que a Ceilândia faça essa movimentação social, e é a administração regional, que é o braço de execução do governo, que tá lá, apoie. E quando você fala apoiar significa fornecer estrutura, organizar eventos, sabe, fazer com que as pessoas se sintam confortáveis em discutir aquilo, e não se sintam acuadas por não estarem compactuando com o que o governo pensa.

Entrevista 7:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: Águas Claras

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

Não existe um diálogo, eu acho que, é, não só a questão do Comitê, mas, em tudo basicamente, não existe uma democracia que a gente aplica diretamente, né, no Brasil. A

gente tá acostumado em formas de democracia indireta. Formas de democracia direta, como essas formas de participações, esse Comitê é até considerado indireto, mas por viés direto, ou seja, Comitês, Plebiscitos, Referendos, essas questões de interesses mais diretos da comunidade, o Brasil deixa muito a desejar, de um modo geral. Exceto para o sul do Brasil, que é outra história, outro país.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

A resposta da questão anterior indica a não participação da sociedade civil nos espaços de planejamento do GDF.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Sem dúvida, é exclusivamente no Plano Piloto. Aqui nas cidades satélites, quase que não existe, né. É complexo isso. **A própria questão da informação, né, sabendo poucas coisas a respeito de Audiências Públicas em Taguatinga, Samambaia, enfim.** O governo gasta muito mais com publicidade, até mesmo nas grandes mídias e tudo, gasta muito mais com publicidade do que na própria informação pública, eu quero dizer, nesse tipo de publicidade, uma publicidade que é efetiva da razão de ser, né. Ele (GDF) não divulga os Comitês, esse tipo de coisa. Pode divulgar a sua defesa, a defesa dele, tipo assim, em rádio AM da linha de banda C, digamos. Aí ele: Ah não, divulguei, você que não viu. Mesma coisa que você divulgar debaixo do pano, né, grande coisa.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada? Ou você acha que existem outras formas de participação popular?

Eu acho que é na sociedade civil organizada, sem dúvida. É o que dá força, porque, dificilmente, um particular, ou um esporádico, vai lá e participa, essa é a verdade. Sempre tem algum representante de alguma coisa lá.

Entrevista 8:

Data da entrevista: 26/11/2013

Local da entrevista: Administração de Taguatinga

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

Eu percebi que o principal canal mesmo de diálogo foram as reuniões, foram as audiências públicas, foram intervenções através de cartas, embargos no Ministério Público. Só assim que o pessoal conseguiu parar para ouvir a sociedade civil. Através disso foi se desenvolvendo uma aproximação. E isso trouxe também uma aproximação de outros grupos também de pedestres de Brasília que não se envolviam com essa questão, com essa fala, com essa discussão. Então, eles começaram a se aproximar, e eles começaram a se interessar mais pela discussão, pela pauta, né. E aí, eles começaram a opinar, começaram a sacar uma coisa diferente. O exemplo disso é o grupo Pedala Gama, que inclusive já até rendeu matéria no DFTV e tudo mais, sobre as adequações lá da ciclovía do Gama.

Você considera o Fórum de Mobilidade Urbana um canal de diálogo eficiente com a sociedade civil?

Não considero, acho que demora demais para você ter uma resposta, ação e reação demora demais. Eu acho que audiência pública e encaminhamentos seriam diferentes. Seria bastante legal consultar as comunidades das cidades satélites, juntar as administrações, chamar o povo para conversa seria melhor. Ficar ali uma reunião, toda reunião aquele mesmo grupo de pessoas, falando aquelas mesmas coisas e discutindo, e alimentando uma rixa pessoal, interpessoal entre eles. Eu acho que isso não vai gerar muito fruto, assim.

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

A sociedade civil não participa diretamente do planejamento do Sistema Ciclovitário das áreas urbanas do DF.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Essa é uma pauta bacana. Cara, uma das minhas maiores críticas é que tudo gira em torno do Plano Piloto. Então é tudo Plano Piloto, Plano Piloto, Plano Piloto... Então, assim, Taguatinga, Ceilândia, Brazlândia, Gama, fica sempre pra segundo plano, terceiro plano. Então, assim, o que acontece é justamente isso. Eu acho que a prioridade é sempre Brasília, sempre é o Plano Piloto mesmo. Asa Sul, Asa Norte, o Eixo Monumental.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada? Você acha que indivíduos autônomos vão aos espaços de diálogo e procuram ter os seus direitos representados?

Sim, se restringe. A gente vê pouco, ou quase nada de representação de gente que, por exemplo, não usa a bicicleta. Deveria ter. Deveria ter mais pessoas interessadas no todo, no coletivo.

Entrevista 9:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial. Realizada por e-mail.

Com a extinção do Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicleta do GDF, quais são os canais de diálogo da sociedade civil com o governo?

O Fórum ainda pode ser um canal de manifestação da sociedade, bem como as audiências públicas. Entretanto diálogo pressupõe bilateralidade, e o que, entretanto, tem se visto de parte do GDF, mesmo quando dizia-se que a sociedade tinha voz ativa no extinto Comitê, é que os anseios da sociedade estão sendo ignorados e estão levando a cabo apenas o desejo pré-fixado do governo. A sociedade assim estava sendo usada apenas como legitimadora de uma suposta participação civil

A Sociedade civil participa do planejamento do Sistema Cicloviário das áreas urbanas do DF, juntamente com o DETRAN/DF, DER/DF e a Sedhab?

Em geral, o que tem se visto é vontade de poucos funcionários dentro do GDF, interessados em um sistema cicloviário efetivo de fato. Esses, porém, geralmente são vozes vencidas dentro de seus órgãos, que em geral, tem conceitos inflexíveis, mesmo quando era provado pela sociedade civil que havia melhores opções. Dessa maneira, as ciclovias, bem como o restante do sistema cicloviário, estão sendo executadas com conceitos técnicos alheios à realidade dos ciclistas.

A sociedade civil se organiza e participa de reuniões com o governo em todas as Regiões Administrativas, ou esse processo se desenvolve quase que exclusivamente no Plano Piloto?

Pelo que sei nas outras RAs a participação da sociedade civil é menor.

Atualmente, a participação popular nos espaços de diálogo com o governo se restringe à sociedade civil organizada?

Não. É possível se expressar individualmente, porém se será ouvido é outra questão.

Apêndice C – Entrevista com participantes de movimentos sociais de mobilidade urbana no DF.

Entrevista 1:

Data da entrevista: 11/11/2013

Local da entrevista: casa da entrevistada

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

Os movimentos sociais representam, ou então buscam representar parte dos anseios da sociedade civil, então, deveria ter um papel de controle social, né, de controle dessas políticas. Na verdade eu não sei se consegue exercer esse controle tão bem, até porque são poucos os movimentos sociais dessa área em Brasília.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo?

Pois é, depende de qual movimento né. De interlocução com o governo, eu acho que o que mais tem mesmo são as ONGs né, e de tentar participar, buscar espaços dentro do governo né, instituições de comitês, conselhos, e que consiga espaço nisso para dialogar dentro desses espaços.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com a população?

Então, eu acho que é ineficiente essa conversa né, essa interlocução com a sociedade civil, por falta mesmo de incentivo e, talvez, até de interesse da própria sociedade civil em estar participando e de se organizar, então, acho que as estratégias são ineficientes porque quando tem é muito voltada para a questão do lazer, e não do dia a dia, da rotina diária dessas pessoas.

Você acha que os movimentos sociais, eles podem, de certa forma, fazer com que as pessoas que não participem desses espaços, por exemplo, ciclistas que não tem essa

conscientização ainda, a respeito da participação política. Você acha que os movimentos sociais têm uma importância nesse sentido de trazer outras pessoas para o debate?

Eu acho que sim, que tem total importância, e é fundamental exatamente nisso, e eu acredito que é focando nisso, nessa questão do controle, da participação, envolvimento, mobilização da sociedade, com foco, até conseguiria trazer mais pessoas que tem interesse de participar, mas que, infelizmente, não conseguem.

Entrevista 2:

Data da entrevista: 21/11/2013

Local da entrevista: Instituto de Ciências Biológicas (IB) – Universidade de Brasília.

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

Eu acho que eles são muito importantes. Eles abriram os olhos dos gestores e, principalmente, eles fizeram pressão para que essa causa fosse ouvida. Talvez não como eles (movimentos sociais) queriam, ou, que não ocorresse da forma que foi proposta pelos movimentos sociais, mas que fosse um assunto em pauta. Acho que o principal ponto deles, até hoje, foi colocar o assunto em pauta, que é o que a gente tem hoje. É como eu enxergo hoje, como os movimentos conseguiram se inserir na questão política do GDF.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo?

Os principais que eu conheço, é, um pouco mais do Rodas da Paz, que é um pouco mais de diálogo com o governo, até por ser um movimento mais antigo, e que já tem um conhecimento da sociedade civil como um todo, e já tem uma representação no GDF, e a própria Bicicletada, que é um pouco mais de combativa, de estar na rua mesmo e reivindicar o espaço pra bicicleta. Esses dois são os que eu mais conheço, mas sei os seus métodos.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com a população?

Eu acho que a intenção dos movimentos é sempre o diálogo, então, é tentar trazer mais gente para o diálogo, envolvendo os objetivos da própria manifestação civil, e é tentar isso. Talvez não tão bem articulada, por falta de organização e tal, mas a ideia deles é sempre o de diálogo com novas pessoas, tentar promover o movimento, como um todo, e dizer porque eles estão ali, e o que eles querem.

Entrevista 3:

Data da entrevista: 25/11/2013

Local da entrevista: casa do entrevistado – Asa Norte

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

Eu acho que se a gente não tiver, assim, essas instâncias, a coisa seria muito pior do que já é. Eu acho que funciona nesse sentido, sabe, e eu acho que tem existido uma mudança de cultura, eu acho assim. Então são duas coisas diferentes. O impacto das políticas públicas eu acho que ainda é muito pequeno assim. As políticas públicas ainda estão muito aquém do que seria interessante, assim, para a cidade, para chegar num ponto. Está muito longe de chegar em um ponto que a gente diria: tá começando a ficar interessante. Agora, é, ao mesmo tempo, a coisa da bicicleta, da mobilidade urbana, é uma questão de cultura também, né. E eu vejo uma mudança de cultura bastante positiva nos últimos anos, assim. Já pedalo, quase diariamente, há sete anos, mais ou menos, e eu acho que a coisa tem melhorado muito, eu tenho visto cada vez mais bicicletas nas ruas, eu tenho sentido um respeito maior dos automóveis, sabe, uma preocupação, um cuidado maior. Todo esse tipo de coisa é muito importante também. Então é outro lado, assim, é um lado que não é de macropolítica, mas é de micropolítica, das relações interpessoais, e tal. Eu acho que essas instâncias da sociedade civil organizada tem uma influência muito positiva, nesse ponto assim, da cultura da bicicleta, que eu acho que é uma coisa que tá acontecendo de uma forma mais geral. Também por causa de uma insatisfação da cultura do automóvel, né, um esgotamento da cultura do automóvel, um esgotamento das nossas cidades mesmo em suportarem essa cultura do automóvel. Então as pessoas começam a olhar para outros lados, e começam a olhar com mais simpatia para a

bicicleta. E aí entra coisas como o Rodas da Paz, a Sociedade das Bicicletas, e mesmo a Bicletada, eu acho que causa um impacto bastante positivo, assim, na cultura das pessoas. A partir dessa mudança da cultura, eu acho que o governo começa a olhar mais para isso, e começa a criar as políticas públicas para tentar agradar. Só que talvez esse seja o problema. Fica uma coisa sempre meio para maquiagem assim, né, uma coisa meio que para mostrar a participação. Nesse Fórum, eu acho que foi bastante isso, assim. É uma coisa muito mais de legitimar a nossa ação botando a nossa participação aí, então eu acho que a coisa funciona a mais ou menos com a mesma lógica, assim. Vê que as pessoas estão mais interessadas em bicicleta, e aí cria um programa que é super furado, né, mas que ele, superficialmente, aparentemente, atende para as pessoas falarem: Ah, mas tá tendo ciclovia, tá vendo que legal, bacana e tal. Mas como não tem uma preocupação profunda de transformação das nossas cidades, a coisa funciona desse jeito, é, tacanho, assim, né. E independente da participação dos movimentos sociais, a política sempre vai funcionar com duas medidas, quando se tá se falando de Plano Piloto e cidades satélites, né. O Plano Piloto é sempre privilegiado, independente de ter uma presença de movimentos sociais atuando aqui ou não. Também tem movimentos sociais atuando nas satélites, mas é uma questão de classe, né. Uma questão de que o poder tá interessado em agradar quem tem mais poder né. Então as políticas públicas vão ser voltadas, é, primeiramente para beneficiar quem mora no Plano Piloto, as pessoas mais ricas né, e o que elas estão interessadas. Essa questão da mobilidade tem um recorte de classe muito forte né, em várias maneiras. Importante perceber isso, porque em geral a gente esquece muito essas questões. Da segunda metade do século XX para cá, a gente foi educado para esquecer a questão de classe, e olhar só para outras questões, e eu acho que existe um recorte de classe forte que nos ajuda a entender muita coisa de como funciona a cidade né.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo?

As estratégias já foram mencionadas na questão anterior.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com a população?

Estratégias já mencionadas anteriormente.

Entrevista 4:**Data da entrevista: 14/11/2013****Local da entrevista: Centro Olímpico – Universidade de Brasília****Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?**

Assim, eu tenho experiências de participações desses movimentos sociais em outras áreas, como você mencionou, assim, pode ser em outras áreas, já fui produtor cultural, já trabalhei muito na área de educação, né, e tal, também, tudo com movimento social, movimento por moradia. Todos eles funcionam de uma forma muito similar, né, eu acho que a questão mesmo de como o movimento, os integrantes do movimento se enxergam diante dos problemas, diante dessas dificuldades que o governo coloca é que está a grande diferença. Porque é difícil você mobilizar as pessoas o tempo todo e tudo mais, mas, se você consegue, como movimento social, passar mais informações para as pessoas, e não ficar segurando a informação, para liberar ela só, tipo, dois dias antes de uma audiência pública, por exemplo, não adianta, você tem que ter uma conversa muito séria assim, então, se você vê, de movimentos sociais, a gente tem exemplos. É, lá em São Paulo, tem a Ciclocidade, que é uma ONG, que hoje tem um espaço bem grande, assim, eles tem um esquema de organização, então eles tem as reuniões mensais da ONG, e eu sou sócio fundador dessa ONG lá, e, assim, mais pessoas participam, mais pessoas se sentem convidadas a participar, né. Mas também outras pessoas que não participam dessa ONG, ou de algum movimento específico, quando tem alguma audiência pública, quando tem alguma coisa, as pessoas tentam participar também, né, então, eu acho que o que falta aqui no DF são os autores hoje, quem são os protagonistas da sociedade civil nesse debate. É promoverem mais a ampliação dessa conquista de espaço, para pessoas que também não são obrigadas a participar de ONG, ou participar de movimento para ter seus direitos reservados, né, então, na verdade é empoderando mesmo o indivíduo a dizer: olha, não precisa ser filiado à gente, ou fazer parte da nossa turma para você lutar pelos seus direitos, né. Eu acho que a informação, toda a legislação que a gente tem conhecimento, tudo isso tem que ser passado mesmo para frente o máximo possível, para as pessoas poderem, né, se empoderar mais.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo, e com a população?

Então, eu percebo, aqui, a gente tá falando de Distrito Federal. Eu percebo que não tem muito, assim, esse diálogo de movimento social e governo, de uma forma geral. Para mobilidade urbana, principalmente. Então, por exemplo, o que acontece, a relação é muito ambígua, sabe. O governo quando tá precisando de apoio de algum ciclista, aí faz alguma coisa legal, vai lá, chama a galera, telefone, e-mail, sabe, tipo, convida, vamos lá, vamos fazer uma reunião, fazer aquela política da boa vizinhança né. E entidades da sociedade civil, às vezes, ficam com medo de fazer críticas duras ao governo, tendo conhecimento de alguns estrangulamentos na política, mas ficam com receio de, na verdade, é, eu falo por experiência própria, porque, eu já atuei, desde 2009 que eu estou em Brasília, eu já atuei na maioria das ações pró-bicicleta que aconteceram aqui, né, junto com a Sociedade das Bicicletas, Bicicletada, Bicicleta Livre, Rodas da Paz, o próprio MPL, que em alguns momentos a gente tá junto, né, mas principalmente das coisas da bicicleta, com a bicicleta eu sempre estou envolvido. Então, o que eu percebo é isso, assim, tipo, a entidade, ela tem uma política de boa vizinhança com o governo, aí o governo apoia um passeio ciclístico da entidade, ou apoia alguma iniciativa da entidade, aí a entidade não bate no governo porque tem medo de perder esse tipo de apoio, entendeu. Então, assim, na verdade, isso para mim não é democracia, né cara, você tá ali meio que voto de cabresto, né. Então quando chega agora, começou já a época de campanha né, já começaram a surgir os primeiros pré-candidatos e tal, então essa época aí serve para lição para o ano que vêm. Vai ter um monte de gente de novo falando bem da bicicleta, querendo fazer movimentação e tal, mas, né, é esse movimento. Passou a eleição, tudo diminui de novo, né. **As audiências públicas, inclusive, na Câmara Legislativa.** É, essa audiência pública, que teve essa última aí, da Câmara Legislativa. Para mim, eu achei uma palhaçada, assim, porque, para mim, foi um retrocesso, né, foi mais do que um retrocesso. A gente retomou uma conversa ali, de um ponto, que a gente já estava bem mais avançado na conversa, o objetivo principal da audiência era pedir uma instalação de um Conselho de Mobilidade é, principalmente por bicicleta, então na verdade é um papel que o Comitê já fazia, então, quer dizer, a própria sociedade civil bateu tanto no Comitê. Em vez de usar ele como Conselho, entendeu, preferiu bater, e aí fechou esse canal de diálogo. Era melhor ter se esforçado para que o Comitê não tivesse acabado, e que ele tivesse virado um Conselho, porque já estava

meio caminho andado ali, já tinha onze entidades do governo ali representadas, entendeu, e aí era só definir a questão da sociedade civil, né, agora, a questão mesmo, é essa, vai chegando a época de eleição, e tudo vai mudando, né, as coisas. **Inclusive nessa audiência pública, o professor Benny Schvarsberg, da Faculdade de Arquitetura da UnB, ele comentou a respeito dessa desarticulação dos setores governamentais na tentativa de articulação dos planos, enfim, das propostas de planejamento, e na questão da proposição de um Conselho Distrital, que ele saia desse âmbito central, né, e promova uma articulação das Regiões Administrativas.** É, nesse âmbito, eu acho que no lugar de você ter tido um esforço para fazer audiência pública pra pedir um Conselho, vale mais a pena, você fazer um esforço maior para pedir um órgão do governo que, não que seja um Conselho, que seja um órgão executivo, que seja pessoas do governo. Pode ser uma Coordenadoria lá dentro da Secretaria de Transportes, mas que sejam pessoas que tenham autonomia de trabalho, entendeu, de dizer: não, a partir de hoje, todos os ônibus vão ter raque pra carregar bicicleta, entendeu, para fazer, né, essa integração intermodal. E aí, essa decisão foi tomada, pronto, foi tomada, entendeu. Claro que é difícil você tomar uma decisão, é, no âmbito de governo, mas, se a sociedade civil ficar pedindo, exigindo que o governo faça Conselho, porque, conselho, se conselho fosse bom, a gente vendia né, não dava. Então, na verdade é isso, Conselho é se ele vai reunir uma vez a cada 15 meses. Aí vai lá Rodas da Paz, Sociedade das Bicicletas, aí todo mundo vai falar que não tá contente com a política, aí o governo vai acabar a reunião e falar: Ah, tá bom. Faz uma ata de reunião, e faz o que quiser para aqueles conselhos que foram feitos ali. Você não tem uma garantia de que aquelas coisas, que são decididas em reuniões de Conselho, sejam implementadas. Então, na verdade, o que precisa, é de um canal direto mesmo. O que a sociedade civil precisa nesse momento do governo, do Distrito Federal é: a criação de um órgão executivo que pode ser uma Coordenadoria, dentro da Secretaria de Transportes, né, seria o ideal que tivesse uma Secretaria de Mobilidade Urbana, não uma Secretaria de Transportes, né. Secretaria de Transportes cuidaria de outras coisas, e a Secretaria de Mobilidade Urbana, da questão mesmo do transporte de pessoas. E o Conselho atuando junto com essa Secretaria. Aí seria o certo. Porque aí você sai e tem uma reunião quinzenal com a sociedade civil, aí sai da reunião já traz direto e fala: isso foi decidido no Conselho, a gente tem autonomia, a gente pode fazer. Porque senão é enganação. Conselho é enganação. Você sai da sua casa cedo, fica lá, passa o dia inteiro sem comer, deixa de fazer uma série de outras coisas, deixa de cuidar da família, às vezes tem que faltar dia de trabalho, para chegar lá e ter o dia inteiro de discussão, e você poder falar cinco minutos para dizer que não tá gostando do

que tá acontecendo. E aí, acaba aquele dia de reunião, o governo, cada um vai pra sua casa, e é como se não tivesse nada. Serve como terapia de grupo, serve para eu chegar em casa pensando: pô, tem mais vinte pessoas que sofrem o mesmo que eu e pensam o mesmo que eu, não estou sozinho. Mas quer dizer, tá todo mundo enfrentando o mesmo problema, não resolve nada. O que tem que ter é um governo mais ativo mesmo.

Entrevista 5:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial, realizada via e-mail.

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

É essencial. Embora as políticas atuais sejam limitadas, se não houvesse mobilização pela questão, talvez o tema nem mesmo fosse hoje considerado como algo que merece atenção pela comunidade e pelo governo.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo?

São diversas as ações e estratégias, desde encaminhamento de análises técnicas até abaixo assinados. Também temos um esforço de publicar as informações e informar a sociedade, aumentando a pressão para cobrar decisões adequadas do governo.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com a população?

Idem.

Entrevista 6:

Data da entrevista: 27/11/2013

Local da entrevista: Estação Metrô – 112 Sul

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

Eu acho fundamental, né, inclusive, a gente tem o exemplo agora em junho, das passeatas. Em São Paulo, o MPL (Movimento Passe Livre) conseguiu barrar o aumento. Uma coisa que o prefeito falou que era impossível de acontecer, que não ia barrar, de jeito nenhum, abrir mão desse aumento. E eles (MPL) se organizaram, pressionaram, fizeram o trabalho deles e, enfim, foi um exemplo maravilhoso de como uma organização, como um movimento social consegue as coisas, se ele conseguir se organizar, agregar o momento, conseguir que as pessoas se engajem na causa, e os resultados são muito visíveis, quando isso acontece.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo, e com a população?

Eu acho que esses movimentos precisam claro, tentar os canais formais do governo, né, de todos os canais possíveis que o governo coloca à disposição deles, mas eles (governo) também precisam acionar a população. Eles precisam fazer comunicação de outras frentes, como, por exemplo, informar a população através de panfletagem, de e-mail, de cartaz, e também, através de manifestação. Eu acho que a manifestação é uma ferramenta, um jeito muito efetivo de se conseguir fazer do jeito certo, do jeito que consegue as simpatias das pessoas de tentar pressionar o governo, e de ouvir, porque, a maioria das vezes que a gente tem visto os canais formais, eles dão muito pouco resultado.

Entrevista 7:

Data da entrevista: 27/11/2013

Local da entrevista: Biblioteca Nacional

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

Eu diria, como testemunha real, que foi a sociedade civil que permitiu que isso esteja acontecendo. Governo nenhum ia pegar dinheiro, milhões, fazendo o que tá fazendo. Foram obrigados a fazer em função da dinâmica da comunidade, né, um pouco da estratégia, um pouco da esperteza de usar contra eles as mesmas armas que eles usam contra nós, que é prometer e não cumprir, então você fala: ah não, estou com você. Mas você sabe que não está. Então, foi fundamental, eu diria, que foi a comunidade da sociedade civil do DF que fez sair as ciclovias, a malha cicloviária do DF, do papel, e que agora se fortaleceu, em função exatamente dessa infraestrutura, que agora o governo não pode mais deixar de lado, e vai ter que começar a partir daí. E a sociedade se sente ainda mais forte a participar, ela tem que ser inteligente, estratégica, propositiva e, fundamentalmente, fiscalizadora.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo, e com a população?

Você tem diversos perfis. Tem o perfil mais do embate, né, que não quer sentar e conversar com o governo, se dizem anarquistas, e por isso, em geral, ficam alijados do problema, mas são mantenedores do antagonismo, e isso é ruim, porque fecha portas. Tem o grupo de oposição, mas que senta para negociar, e isso é muito importante, porque expõe, na hora da reunião, o seu desencanto, o seu descontentamento, e aí, algumas vezes, propõem, e tem o grupo, muitas vezes, que fala apenas a favor de governo. Eu também percebo que existe isso. Nem quer saber da avaliação técnica, está lá para buscar algum benefício do governo. Mas, fundamentalmente, é necessário que eles estejam lá, mesmo com todas as suas diferenças, todo o seu pensamento da adversidade, com todos os seus antagonismos, até dentro da sociedade, e que estejam juntos, porque, foi o que eu falei um dia desses na reunião com os grupos de ciclistas, que a quantidade de antagonismos e de grupos organizados contra a mobilidade urbana sustentável, contra a bicicleta, contra investimentos financeiros para favorecer esse grupo menor é muito maior. Então, se você for pegar o que você tem de recursos para fazer viaduto, recuperação de via, fazer concessão para uso de ônibus. É muito recurso, é muita gente. Então, nós somos, eu diria, uma resistência, que muitas vezes, por imaturidade política, falta de percepção ideológica ou por falta de acordos, né, entre a própria sociedade civil, ela se expõe de maneira fragilizada. Toda vez que você vai debater com um cara desses que é monstruoso, tá rindo por dentro de você, então, você tem que estar coeso,

junto, e absolutamente acordado, e é o que não acontece. Às vezes, você percebe, no meio da reunião de governo, os embates. Isso não deveria acontecer, mas acontece. E, eu mesmo, participo de vários desses, porque alguns grupos acham que foi benefício ter as ciclovias como estão hoje, e outros acham negativo. Eu digo, defino que faça ela do jeito que está aqui, e daqui pra frente, a gente acorde, negocie com o governo para conseguir fazer mais avanços.

Entrevista 8:

Data da entrevista: 20/11/2013

Local da entrevista: Águas Claras

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

É de suma importância, né. Partindo do princípio de que toda reivindicação, e a maioria dos objetivos alcançados são a partir de reivindicações mais organizadas, tipo, de grupos mais ativos, e até ativistas. Então, dificilmente uma benfeitoria vai vir de livre e espontânea intenção do governo. Na verdade, a gente vive num país em que se exige muito, mas se faz pouco, na verdade, né. Ou seja, o próprio governante, ele não tem um plano, ele vai atendendo as demandas de exigência. Mas, ele por si só, ele entra, e não atende nenhum plano.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo?

Algumas pessoas mais engajadas politicamente nesses movimentos, eles participam de Comitês, eles formam outros grupos para que pessoas que tenham mais probabilidade venham participar desses Comitês. Ainda assim, a questão representativa dessa galera é muito complexa. Porque a galera que tá representando um grupo de mobilidade ativista, um grupo de mobilidade urbana, por exemplo. A representação dessa galera é quase ínfima assim, e vai depender também da quantidade de pessoas que compõem o grupo, e não da referida consciência de toda a população de uma cidade.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com a população?

As estratégias são, basicamente, mostrar os benefícios, conscientizar, mas as estratégias devem, basicamente, partir do lúdico, né, das questões mais lúdicas, chamaria mais as pessoas, mostraria as coisas, sabe, faria eventos. A gente tem que chamar a atenção das pessoas de alguma maneira, né. E todos sabem, subjetivamente, qualquer pessoa que não tem engajamento em questões de mobilidade urbana sabe que o trânsito do DF e Entorno é caótico, todo mundo sabe. Mas ao mesmo tempo, todo mundo está todo dia indo para sua casa com o seu carrinho, pegando o trânsito da EPTG, da Estrutural, esperando a volta da Estrutural fechar a via pra vir com o seu carrinho, mas, meu, se mostrar isso, se mostrar que existe uma alternativa. Aí o pessoal vai começara a largar. É claro, existe um viés que, quando você fala assim: Ah não, vamos de bicicleta. Ah não, mas é inseguro, não sei o que. Então isso faz com que exijamos mais do governo em segurança e respeito ao trânsito.

Entrevista 9:

Data da entrevista: 26/11/2013

Local da entrevista: Administração de Taguatinga

Qual a importância dos movimentos sociais para a política de mobilidade urbana no Distrito Federal?

Acho extremamente relevante, porque é isso que eu estou falando, do todo né. Não pode olhar para coisa, assim, só pela afeição pela bicicleta. Você tem que olhar o benefício que vai trazer em geral. Por exemplo, a questão do cadeirante, do cego, do deficiente visual, das pessoas obesas. Eu já vi cidades trabalharem com essa questão da mobilidade de pessoas muito gordas, né. Infelizmente, tem gente que é doente, e não vai emagrecer né, então. Só que essas pessoas precisam se locomover. Eu acho que todos esses encaminhamentos são importantes. Tem que pensar também, não só na questão da bicicleta. Tem gente que só vai de carro, não tem jeito. Tem gente que vai de moto, tem gente que vai querer ir de triciclo, de patinete, tem gente que vai querer ir a pé. Eu acho que todas essas pessoas têm que ir e vir.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com o governo?

Eu acho que todas as manifestações tem que ter esse encaminhamento formal. Tem que ter um número de protocolo. Eu acredito nisso. Você precisa ir lá, você precisa analisar quem foi cobrado, tem que analisar as promessas feitas, e prazos. Analisar prazos. Eu acho que você tem que cobrar, você tem que chegar. Não deixar isso pra imprensa, para o pessoal do CQC. Você tem que ir lá e cobrar do cara, no olho dele. Tem gente que não sabe como que consegue entrar, como que entraria no Congresso, nunca foi no Congresso, entendeu. Mas é fácil. Você chega, entra lá na portaria, se identifica, vai até o gabinete do fulano de tal, que se comprometeu, diz para ele que você foi lá, reivindicou, e que você quer uma resposta. É isso. Mais nada. E, a partir disso, você vai gerando uma cultura de cobrança. E as coisas vão gerando uma pressão natural, e as coisas vão se resolvendo. Caso não se resolva, eu acredito, assim, que você fez a sua parte, e o cara sabe que você está ligado que ele não fez, entendeu, então, assim, essa é a análise que eu faço.

Qual/Quais estratégias são utilizadas pelos movimentos sociais na interlocução com a população?

Chamar. É esse chamamento, assim, nas redes sociais: Galera, vamos para o eixão porque estão querendo cancelar o Eixão. E as pessoas vêm para o Eixão, elas vêm para reivindicar. Só que assim, eu acho que a gente, como sociedade. Agora não falo como Wesley, mas como instituição, talvez, ou ONG, como coletivo. Eu acho importante essa coisa do chamamento do povo. Porque muitas vezes o povo não sabe o que está acontecendo. Então é importante para nós que temos acesso à redes sociais, à mídia, ou mídia impressa, ou rádio. Você chamar as pessoas, e levar esse conhecimento para elas. Uma vez que você é dotado desse conhecimento, né.

Apêndice D – Entrevista com representantes dos órgãos setoriais do governo.

Entrevista 1 - funcionário da Casa Civil da Governadoria e coordenador do Fórum de Mobilidade por Bicicleta do DF.

Data da entrevista: 22/11/2013

Local da entrevista: Anexo do Palácio do Buriti

A partir do planejamento estratégico estabelecido pelo Fórum de Mobilidade por bicicleta do DF, quais são os projetos concluídos e em andamento?

Os projetos que hoje a gente tem dentro do Plano de Mobilidade por Bicicleta, a gente já está com ele em andamento, e algumas obras já entregues, são as obras de infraestrutura de ciclovia, o transporte escolar por bicicleta, a ciclofaixa de lazer, a gente começa hoje a concepção das ciclorrotas de mobilidade, que são as vias extras, além das ciclovias, as vias dentro da via do carro, que é viável para o transporte de bicicleta, e estão em processo de andamento, já avançado, os termos de referência para as bicicletas públicas de aluguel, e as ciclorrotas de turismo.

Existe a possibilidade de criação de planos de instrumentalização da participação popular para debate das questões referentes à mobilidade urbana por bicicleta no Fórum de Mobilidade?

São duas coisas separadas. O Fórum de Mobilidade por Bicicleta, que antes era Comitê, sempre teve a participação da sociedade civil. São entidades representativas, né, e que são com vínculo e com o tema principal, a questão da bicicleta ou grupos de pedal, ou sociedades organizadas que faziam a questão da mobilidade por bicicleta. Isso sempre existiu, então, o Conselho e o Fórum não é deliberativo, é o Conselho consultivo de concepção da política, é mais um entendimento das políticas do governo, do que quem anda no dia a dia, as opiniões, né, dentro do Fórum, e isso a gente leva como diretriz para política de mobilidade. Então, o Plano é instituído em cima disso. A criação do Conselho de Mobilidade já extrapola a questão do Plano. A gente é a favor, particularmente, a Casa Civil com a Coordenação, que se crie um Fórum de Mobilidade mesmo, por achar que o Conselho de Transporte já está ultrapassado, e a gente tem que discutir, além de transporte, mobilidade.

A Secretaria de Transportes é responsável pela gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU-DF)?

A gestão do PDTU-DF é da Secretaria de Transportes. Não tem como desvincular isso. O Fórum não ultrapassa as atribuições do PDTU, tanto é que o que se tange, o que tá definido no PDTU como responsabilidade, que é o sistema de aluguel de bicicletas, quem está executando é a Secretaria de Transportes.

Quais foram as ações implementadas pelo Fórum de Mobilidade para garantir maior participação e interação entre os órgãos setoriais no planejamento e realização dos projetos?

Foi essa constituição de um Comitê, de um grupo maior, dentro, com os gestores de cada secretaria, com os servidores de cada secretaria, que tocariam esse tema dentro de cada secretaria, e isso é acordado entre um grupo maior, então, as secretarias tem autonomia de executar aquela sua carteira, só que ele é construído, o como vai ser, como é melhor, as experiências internacionais, então a gente refina isso no Comitê, né, então o Comitê é um espaço de concertação e de gestão de quando essa transversalidade de um projeto está muito próximo do outro, então, a gente está fazendo um aplicativo de celular com as ciclovias, né, então esse aplicativo, a Secretaria de Turismo vai colocar as rotas turísticas nesse aplicativo, então, em vez de fazer dois aplicativos, em vez de saírem dois aplicativos, sai um aplicativo já para a gente integrar as ações mesmo.

Quais são os canais de informação disponíveis para que a população fique ciente dos projetos a serem realizados, realizados e em andamento?

Desde o início a gente vem tentando um canal oficial com a marca da Ciclovida, que é o nome do programa que engloba tudo, para fazer essa divulgação. A gente só conseguiu que isso seja realizado agora né, por uma série de fatores. Então, a construção de um site mesmo, que monta todas as informações, então, isso está sendo construído, já tem a autorização para ser construído agora no final do ano. Estamos refinando isso, e esse site vai vir junto com o aplicativo, e vai ser mesmo um instrumento virtual para disponibilizar todas as informações. É, ademais, a gente tem a ouvidoria, que às vezes pede algum tipo de informação, o cidadão pede alguma informação, e a Secretaria de Transparência, que tem uma aba específica da mobilidade por bicicleta, onde a gente disponibiliza os nossos documentos, as mais recentes publicações. Mas o importante é que agora a gente conseguiu que o Governo do Distrito Federal criasse um instrumento único para essa política né, então, a criação da marca que é a Ciclovida, foi um fator que garantiu com que a gente tivesse um canal mesmo específico dentro dos sites do governo.

Quais são as organizações da sociedade civil que participam do Fórum?

No início do Comitê, a gente tinha uma participação do grupo de pedal, né, tinha o Coroados do Cerrado, o Rodas da Paz sempre teve presente. Existia um grupo, que era um grupo menor

que estava se constituindo, que era a Sociedade das Bicicletas, eles participaram bastante no início do Fórum, né, depois eles saíram por opção deles, eles optaram por não participar mais, e hoje a gente tem o Pedala DF, que é também uma organização nova, que na época do Fórum, não existia ainda. Na época do Comitê. Agora com o Fórum, eles já participaram. O Rodas da Paz continua. O Pedala Gama, que é um grupo de pedal, o Rebas do Cerrado, que pela primeira vez se disponibilizou a participar. Então, a gente tem conversado com esses grupos, que são mais organizados, né.

As reuniões do Fórum são realizadas mensalmente, ou semanalmente?

A gente tem uma reunião mensal, que é a reunião oficial do Fórum, que é de repasse de todas as ações, uma vez por mês, fora do horário comercial, que é para a participação da sociedade civil, para garantir que as pessoas da sociedade civil que trabalham, então às 18h30, então, isso foi um pedido da sociedade civil. Difícil para a gente ter que conseguir coordenar, mas fechamos isso com o grupo. E temos reuniões de trabalho, semanalmente, marcado um dia semanalmente, mas isso depende da demanda. Se tiver demanda para aquela reunião, naquele tema, a gente separou o tema de infraestrutura, mudança de comportamento e serviços, então, se tem alguma coisa para ser decidido, é convocada a reunião semanal.

Os programas apresentados pelo Plano de mobilidade por bicicleta atendem a todos os objetivos propostos pelo PDTU-DF, ou são programas iniciais no planejamento elaborado pelo Fórum?

Existem programas que atendem os objetivos propostos e outros que foram iniciativas do Fórum em seu planejamento

Existe a possibilidade do Fórum de Mobilidade instrumentalizar um plano de programas itinerante em todo o DF, promovendo ações de articulação das Regiões Administrativas? (Como por exemplo, essas oficinas das cilorrotas de mobilidade nas Regiões Administrativas, é um programa do governo que propõe a opinião dos ciclistas a respeito dos trajetos realizados nessas regiões, ao menos no que eu entendi sobre o programa), ou seja, existe possibilidade de novas ações do governo no sentido de programas nesse sentido?

Ah... Sim. É uma diretriz do Fórum a participação social. Nesse primeiro momento estamos realizando as oficinas no GDF Junto de Você, porém essas ações não param por aqui, teremos ações nesse sentido também nas escolas que receberam as bicicletas escolares. A primeira escola será no Itapoã. O planejamento é realizar a oficina ainda em Dezembro de 2014.

Existe alguma proposta de planejamento de um projeto de infraestrutura de mobilidade urbana por bicicleta integrada entre as Regiões Administrativas do DF, como, por exemplo, na EPTG, ou não existe viabilidade técnica para a elaboração desse tipo de projeto?

Dentro dos 600 km previstos até 2014 existem trechos que ligam as cidades. No caso da EPTG, o DER está estudando um novo projeto para ser executado, já que na construção da ciclovia, ainda no governo anterior, o projeto foi suprimido dando lugar a outra faixa de rolamento para automotores

Entrevista 2 – coordenadora de planejamento e gestão de transportes (Secretaria de Transportes).

Data da entrevista: 08/11/2013

Local da entrevista: entrevista não presencial, realizada via e-mail.

A Secretaria de Transportes é a única responsável pela gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU-DF)?

Não, todos os órgãos do GDF envolvidos direta ou indiretamente com o Plano colaboram na gestão e execução das diretrizes. O PDTU/DF é um instrumento de planejamento, que tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal.

Fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, primando pela eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada que prioriza os meios coletivos

e não motorizados. Para tanto, a população do DF pode e deve colaborar também na gestão, utilizando-se para isso dos meios de comunicação disponibilizados pelo governo.

Quais foram as metas estabelecidas a curto, médio e longo prazo para os transportes não motorizados do DF?

Com relação aos modos não motorizados o PDTU/DF prevê a implantação de rede de calçadas e de ciclovias, composta de equipamentos de apoio que respeitem as normas de acessibilidade universal.

O transporte não motorizado deverá garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando maior inclusão social no conjunto das políticas de transporte e circulação.

Fundamenta-se na inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental e ainda, na integração aos modos coletivos de transporte. E com relação aos pedestres na requalificação e padronização dos espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência.

Quais foram os instrumentos de planejamento e gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU-DF) implementados nos projetos de mobilidade urbana por bicicleta já concluídos, e em andamento no DF?

- Quantos quilômetros em construção e em quais RAs?

LOCAL	ESTÁGIO		EXTENSÃO (m)
Asa Sul - (L2)	Em Andamento	86%	16.724,01
Asa Norte - (L2)	Em Andamento	98%	15.745,60
UNB	Em Andamento	82%	12.003,50
Guará -	Em Andamento	Início	5.768,61
Paranoá -	Em Andamento	98%	3.016,72

Asa Norte -lote 4 - (300)	Em Andamento	33%	18.507,45
Gama Lote 1 -	Em Andamento	47%	11.582,56
Gama Lote 2 -	Em Andamento	83%	13.448,43
Eixo Monumental	Em Andamento	75%	13.600,00
Riacho Fundo II	Em Andamento	Início	8.033,35
Park Way	Em Andamento	Início	38.644,05
Samambaia	Em Andamento	Início	4.515,53
TOTAL			161.559,81

Atualizado em 03/07/13

OBS 2: Há previsão de construção de **ciclovias** nas seguintes RAs: Lago Sul, Águas Claras, Octogonal, Lago Norte, Guará, Brazlândia, Planaltina, São Sebastião, Sobradinho, Taguatinga e SMU. O programa Acelera DF, lançado em março pelo governador Agnelo Queiroz, destinou R\$ R\$ 30.000.000,00 para a realização dessas obras.

LOCAL	EXTENSÃO (M)	EMPRESA	SITUAÇÃO
Asa Sul - lote 2 (L2)	16.724,01	CD Cons.	Em Andamento
Asa Norte -lote 5 (L2)	15.745,60	GW	Em Andamento
UNB - lote 7	12.003,50	Vale do Ipê	Em Andamento
Ceilândia - lote 2	8.200,32	Braspac	Em Andamento
Guará	5.768,61	ARTEC	aguarda desembargo
Paranoá	3.016,72	Freitas	Em Andamento
Asa Norte -lote 4 (100/300)	18.507,45	Dival	Em Andamento
Gama Lote 1 -	11.582,56	Sobrado	Em Andamento
Gama Lote 2 -	13.448,43	Compacta	Em Andamento
Riacho Fundo II	8.033,35	-	Em contratação
Park Way - lotes 1,2 e 3	38.644,05	-	Em andamento
Eixo Monumental	17632,53	EPC	Em andamento
Setor Militar	9.235,96	Caenge	aguarda recursos
Asa Sul Lote 1 (100/300)	21.187,46	Dan Herbet	aguarda recursos
Asa Sul Lote 3 (Av. Nações)	13.167,85	Teccon	aguarda recursos
Asa Norte Lote 6 (L4)	8.783,84	Dival	aguarda recursos
Lago Sul Lote 1	13.405,33	JM	aguarda recursos
Lago Sul Lote 2	5.287,28	JM	aguarda recursos
Lago Sul Lote 3	10.337,53	Caenge	aguarda recursos

Samambaia	4.515,53	Braspac	aguarda recursos
Taguatinga	6.483,79	Froylan	aguarda recursos
Cruzeiro / Octogonal	14.704,03	-	não licitada
Lago Norte Lote 1	3.524,71	-	não licitada
Lago Norte Lote 2	9.237,98	-	não licitada
Sobradinho	9.450,08	-	não licitada
Samambaia (Ampliação)	21.695,10	-	não licitada
Águas Claras	12.333,04	Dan Luz	deverá ser feita nova licitação
TOTAL	332.656,64		

Fonte: NOVACAP

Quais foram as ações implementadas para garantir maior participação e interação entre os órgãos setoriais no planejamento e realização dos projetos de mobilidade urbana por bicicleta no DF?

O Governo do DF instituiu o Fórum de Mobilidade por Bicicleta, vinculado à Secretaria da Casa Civil, onde técnicos de várias Secretarias e representantes da sociedade civil organizada participam na elaboração e definição das ações.

Quais são os canais de informação e de comunicação com a população, responsáveis por divulgar as ações implementadas a partir do PDTU-DF?

Atualmente, o canal mais importante de comunicação com a população faz-se por meio do Fórum de Mobilidade por Bicicleta. Foi elaborado pelos integrantes o Plano de Mobilidade por Bicicleta onde foram definidos vários programas, compostos por diversos projetos em desenvolvimento e implantação.